

# Orienterbarhet och rörelse.

En undersökning av analysmetoder för utformning av gatumiljön i  
och kring den nya stadsdelen Västra Centrum i Varberg.



Ann Henrikson

Examensarbete vid institutionen för stad och land  
Sveriges lantbruksuniversitet Uppsala 2010



Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap, institutionen för stad och land

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitektprogrammet 2010

EX0534 Självständigt arbete i landskapsplanering, 30 hp, Avancerad E

© Ann Henrikson, e-post: ann.henrikson@gmail.com

Titel på svenska: Orienterbarhet och rörelse. En undersökning av analysmetoder för utformning av gatumiljön i och kring den nya stadsdelen Västra Centrum i Varberg

Title in English: Legibility and Movement. A Study of Methods for Analyzing the design of the Street Environment in and around the new District Västra Centrum in Varberg

Handledare: Sylvia Dovlén, institutionen för stad och land

Examinator: Rolf Johansson, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Bosse Bergman, Kungliga Tekniska högskolan

Foto: Ann Henrikson

Utgivningsort: Ultuna

Nyckelord: orienterbarhet, rörelse, gatumiljö, analysmetod, stadsanalys, stadsplanering, landskapsarkitektur, Västra Centrum, Varberg

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

Framsida: Vy över Varberg, sett från havet. Bearbetat foto, Ann Henrikson.

## Orienterbarhet och rörelse.

En undersökning av analysmetoder för utformning av gatumiljön i och kring den nya stadsdelen Västra centrum i Varberg.





## Förord

Vårterminen 2010 var det dags för mig att påbörja mitt examensarbete i landskapsarkitektur. Jag hade en längtan efter att lära mig mer, testa lite mer. Jag ville ha tid att sitta på min kammare långt ute i skogen och förkovra mig i begrepp och skissande. Samtidigt ville träffa människor som jobbade med landskapsarkitektur till vardags. Helst ville jag också jobba med en plats som engagerade mig och andra. På så vis tänkte jag att mitt landskapsarkitektur-tänkande skulle utvecklas, att mina idéer skulle få formas av fantasi, teori och krass verklighet.

Ibland har jag undrat varför jag gjort som jag gjort, ibland har jag undrat om det fanns något bättre sätt att göra examensarbetet på. En sak vet jag helt säkert. Jag är enormt glad och tacksam för alla givande samtal. Ett stort tack!

Ann Henrikson

Göteborg, augusti 2010

## Sammanfattning

I examensarbetet undersöks de två företeelserna orienterbarhet och rörelse i stadsplaneringssammanhang. Genom att koppla ihop teori och praktik ges en ökad kunskap om hur orienterbarhet och rörelse fungerar.

Först sker en teoretisk litteraturstudie av vad några stadsanalyser påstår och påvisar gällande orienterbarhet och rörelse. I studien ingår författarna Kevin Lynch, Inger Bergström, Bill Hillier, Gordon Cullen och Jan Gehl. Både orienterbarhet och rörelse som är tätt sammankopplade, påverkas till stor del av omgivningen. I litteraturstudien ges exempel på analysmetoder som kan användas för att undersöka orienterbarhet och rörelse på en plats/stad.

De studerade teorierna och analyserna appliceras på den planerade stadsdelen, Västra Centrum i Varberg, som är fallstudieobjekt i examensarbetet. Idag är området för Västra Centrum till stor del en järnvägsstation och hamn. Det finns dock planer på att förflytta dessa verksamheter och utveckla en ny stadsdel, Västra Centrum. I tidigare utförda plandokument har flera analyser och förslag gjorts angående utformning av Västra Centrum.

En exposé över de plandokument som ligger till grund för utvecklingen av Västra Centrum ger en inblick i vilka analyser som har använts i ett stadsbyggnadsprojekt. Fokus ligger på de analyser som berör orienterbarhet och rörelse. Genom en European-tävling år 2005 togs ett gestaltungsförslag fram för utveckling av Västra Centrum.

Utifrån analyser av European-förslaget och platsen för Västra Centrum har jag arbetat fram nya gestaltungsförslag. Frågan: Hur kan gator i och kring Västra Centrum utformas för att ge en bra orienterbarhet och rörelse? genomsyrar de nya förslagen på hur Västra Centrum skulle kunna utvecklas.

Mina nya gestaltungsförslagen är uppbyggda och inspirerade av kunskap från litteraturstudien och plandokumentet. Kunskaper om orienterbarhet och rörelse används i det nya gestaltungsförslaget för att göra Västra Centrum mer gång- och cykelvänlig, samt stärka identiteten i stadsdelen.

## Abstract

In this thesis are the two phenomena intelligibility and movement investigated in an urban context. By working with the connection between theory and practice is the knowledge about intelligibility and movement deepened.

A theoretical literature review of some urban analysis presents aspects of intelligibility and movement. In the study is following authors included: Kevin Lynch, Inger Bergström, Bill Hillier, Gordon Cullen and Jan Gehl. Both intelligibility and movement, that are interconnected, are affected by the surrounding. The literature review provides examples of methods that can be used to investigate intelligibility and movement in a place/city.

The studied theories and analysis are applied on the planned district, Västra Centrum in Varberg, which is the case-study in this thesis. The area for Västra Centrum is today mainly a railway station and a harbour area. There are though advanced plans to move these activities and develop a new district, Västra Centrum. Many analysis and proposals are made in the area.

An exposé of the plan documents, which form the basis for the development of Västra Centrum, provides an insight into which analysis that can be used in an urban development project. Foci is on analysis that concern intelligibility and movement. In 2005 a design proposal for Västra Centrum was compiled in the European competition. My analysis of the European-proposal and the place for Västra Centrum has led to new design-proposals. The question: How would a design proposal that leads to better conditions for good intelligibility and good movement look like? direct the new design sketches for development of Västra Centrum.

My new design proposals are mainly inspired and supported by knowledge, both from the literature and from the plan documents. Knowledge about intelligibility and movement is in the new design proposal used to make Västra Centrum more attractive for pedestrians and bicycles, and to strengthen the identity in the district.

## Läsanvisning

I stora drag går uppsatsen från ett teoretiskt perspektiv till att vara mer och mer praktiskt inriktad. Om man endast är intresserad av en viss del av uppsatsen kan kapitlen även läsas fristående. I ingressen till varje kapitel redovisas kopplingar till de övriga kapitlen. Reflektioner finns löpande genom hela uppsatsen i de ljusblå rutorna.

- I de inledande kapitlen beskrivs uppsatsens syfte, metod och bakgrund.
- Kapitel 3. *Stadsanalyser* rekommenderas för den som är intresserad av teorier och analyser, samt hur de kan tillämpas på orienterbarhet och rörelse.
- Kapitel 4. *Planeringen av Västra Centrum* ger en exposé över utvecklingen av idéerna kring Västra Centrum. Här återfinns illustrativa redovisningar av plandokument för Västra Centrum. Avslutningsvis ges en analys av viktiga aspekter som lyfts fram angående orienterbarhet och rörelse i Västra Centrum.
- I Kapitel 5. *Mitt förslag för Västra Centrum* kopplas studierna, teoristudien och studien av plandokument, ihop till nya förslag på utformning av Västra Centrum. Förslaget utgår från bra orienterbarhet och rörelse.
- I det avslutande kapitlet 6. *Diskussion* finns en sammanfattande diskussion av slutsatser och uppsatsens syfte, frågor och metod.

# Innehåll

## Förord 5

## Sammanfattning 6

## Abstract 7

## Läsanvisning 8

## 1. Inledning 11

Syfte 11

Metod 12

Avgränsning 15

Definitioner 15

Uppsatsens form 16

Förväntningar och ideologi 16

## 2. Ämnesorientering 17

Analys 17

Tidigare forskning och arbeten 18

Varberg 19

## 3. Stadsanalyser 23

Kevin Lynch - rörelsen påverkas av strukturer i staden 23

Inger Bergström - empati och animering av rumsupplevelse 28

Bill Hillier - Space syntax-analyser 33

Gordon Cullen - dramatiska rumsupplevelser i staden 37

Jan Gehl - det vitala livet i staden 41

Likheter och skillnader mellan teorierna 43

Aspekter på orienterbarhet 44

Aspekter på rörelse 45

Analysmetoder för orienterbarhet och rörelse 47

## 4. Planeringen av Västra Centrum 49

Tidigare genomförda analyser och dokument 49

Reflektion kring plandokumentet och dess analyser 62

Bra orienterbarhet och bra rörelse enligt plandokumentet 67

## 5. Mitt förslag för Västra Centrum 69

Arbetsprocessen fram till gestaltungsförslag 69

Sammanfattad analys 69

Mål med gestaltning 70

Gestaltungsförslag: Lätt att hitta, lätt att sitta 77

Reflektion kring gestaltungsarbete och kunskap 80

## 6. Diskussion 85

Slutsatser 85

Kunskapens användbarhet 86

Reflektion om min metod 86

Nya frågor, fortsatt forskning 88

Slutord och rekommendationer 88

## 7. Källförteckning 91

Litteratur 91

Muntliga källor 93

Elektroniska källor 94

## Bilagor 95

1. Granskningsguide för litteraturstudie 95

2. Granskningsguide för plandokument 96



# 1. Inledning

Den här uppsatsen handlar om orienterbarhet och rörelse. Kunskaper om orienterbarhet och rörelse skulle bland annat kunna användas för att förändra en plats identitet, eller kunna vara två viktiga komponenter för att göra en stad mer gång- och cyklistvänlig.

När jag är ute och cyklar så är en av mina favoritfrågor till mig själv: Hur påverkas jag av omgivningen nu? Vad ser jag? Ibland tröttnar jag på mig själv och letar reda på någon annan person och funderar på: Hur påverkas den där personen av omgivningen? Kanske är frågan bra att grunna på rent evolutionistiskt. Svarstankarna kan leda till att jag ser möjligheter och farligheter i omgivningen, men oftast känner jag mig som en nördig landskapsarkitekt.

Det har skett mycket forskning kring relationen mellan människa och omgivning, som är ett viktigt område inom landskapsarkitektur. Under mina studier med examensarbetet har jag läst boken *Space is the Machine* (Hillier, 1996). Där finns ett stycke text som lyfter fram orienterbarhet och rörelse som två nyckelfaktorer för att kunna analysera städer utan att fastna i svårigheterna med att analysera relationen plats-stad och varierande mångfunktionalitet. Detta påstående och många andra har stöttat mig att gå vidare och försöka förstå mer om orienterbarhet och rörelse.

Det finns mycket kunskap om orienterbarhet och rörelse på den teoretiska nivån. För att få en ökad förståelse för företeelserna orienterbarhet och rörelse har kopplingen mellan teori och praktisk användning varit ett intressant moment för mitt arbete. Genom att förtydliga min arbetsprocess från teori till praktik, kan jag ge ett exempel på hur teori och praktik kan kopplas ihop.

## Syfte

Mina syften med examensarbetet är att få kunskap om orienterbarhet och rörelse i ett tätbebyggt område, samt redovisa hur några teorier för stadsanalys skulle kunna användas för att undersöka orienterbarhet och rörelse. Denna kunskap används till att ta fram principskisser på hur Västra Centrum i Varberg skulle kunna utformas för att ge bra orienterbarhet och rörelse.

## Målgrupp

Landskapsarkitekter och andra som är intresserade av orienterbarhet och rörelse. Principskisserna över Västra Centrum i Varberg riktar sig främst till tjänstemän på Varbergs kommun.

## Problematisering

Några av mina grundläggande idéer är att försöka få en ökad förståelse för vad företeelserna orienterbarhet och rörelse *är* och hur de *fungerar*. Att med hög validitet praktiskt undersöka detta kräver omfattande studier, vilket inte ryms inom examensarbetets tidsramar. Ett alternativ är att studera vad andra personer gjort som har fördjupat sig i teorier och analysmetoder för orienterbarhet och rörelse.

Att studera hur andra har analyserat orienterbarhet och rörelse är ett sätt att få en ökad förståelse. Ett annat sätt är att själv tillämpa teorin och inspireras av den, exempelvis i en fallstudie. Med en plats i fokus kan frågor och svar kring orienterbarhet och rörelse konkretiseras och bli mer normativa såsom: Vad är bra orienterbarhet här? Vilka mål med orienterbarhet och rörelse finns på denna plats? Hur har analysen påverkat utformningen av gatumiljön? osv.

I Varberg har man i olika omgångar, sedan 25 år tillbaka planerat för en ny stadsdel, Västra Centrum. Under år 2005 utlystes en tävling för utveckling av Västra Centrum. När jag såg tävlingsförslaget väcktes frågorna: Vilka analyser har lett fram till det här förslaget? och Hur skulle ett gestaltungsförslag se ut som fokuserade på bra orienterbarhet och rörelse? Dessa frågor kan vara till hjälp för att undersöka tillämpning. Den första frågan berör andras tillämpning och den andra frågan ger stöd för egen praktisk tillämpning.

Genom åren har många dokument och analyser utförts på Västra Centrum och ligger till grund för den planering som äger rum idag. Analyser presenteras inte alltid utförligt i plandokument och det kan ibland vara svårt att förstå vilka tankar som har legat bakom och hur de har påverkat resultatet. Eftersom jag hade möjlighet att bo i Varberg och träffa de människor som hade jobbat med området, bestämde jag mig för att ha Västra Centrum i Varberg som fallstudieobjekt. I Västra Centrum i Varberg kopplar jag ihop teori och praktik för att få en ökad kunskap om orienterbarhet och rörelse.

### *Mina huvudfrågor är:*

1. Vilka teorier finns för analys av orienterbarhet och rörelse i tätbebyggt område?
2. Vilka metoder för analys av orienterbarhet och rörelse har använts i utarbetande av förslaget till utformning av Västra Centrum i Varberg?
3. Hur kan gator i och kring Västra Centrum utformas för att ge en bra orienterbarhet och rörelse?

### Metod

Arbetet har huvudsakligen skett genom att systematiskt studera och granska litteratur som berör orienterbarhet och rörelse, för att därefter göra skisser och förslag på utformning av Västra Centrum. Många idéer till gestaltning har också kommit fram vid en kaffepaus, eller under de intressanta samtal som jag haft med både insatta och icke insatta personer i planeringsutvecklingen av Västra Centrum.

FÖR ATT BESVARA MINA TRE FRÅGOR HAR JAG ANVÄNT MIG AV FÖLJANDE METODER:

1. Studie av litteratur med hjälp av granskningsguide, se bilaga 1.
2. Studie av plandokument för Västra Centrum och tidigare utredningar, med hjälp av en granskningsguide, se bilaga 2, samt intervjuer med några av de som har utfört analyserna.
3. Analys, platsbesök, intervjuer med brukare, syntes, skissande och diskussioner.

#### GRANSKNINGSGUIDE

En granskningsguide är ett formulär med frågor och rubriker som kan underlätta studiet av litteratur.



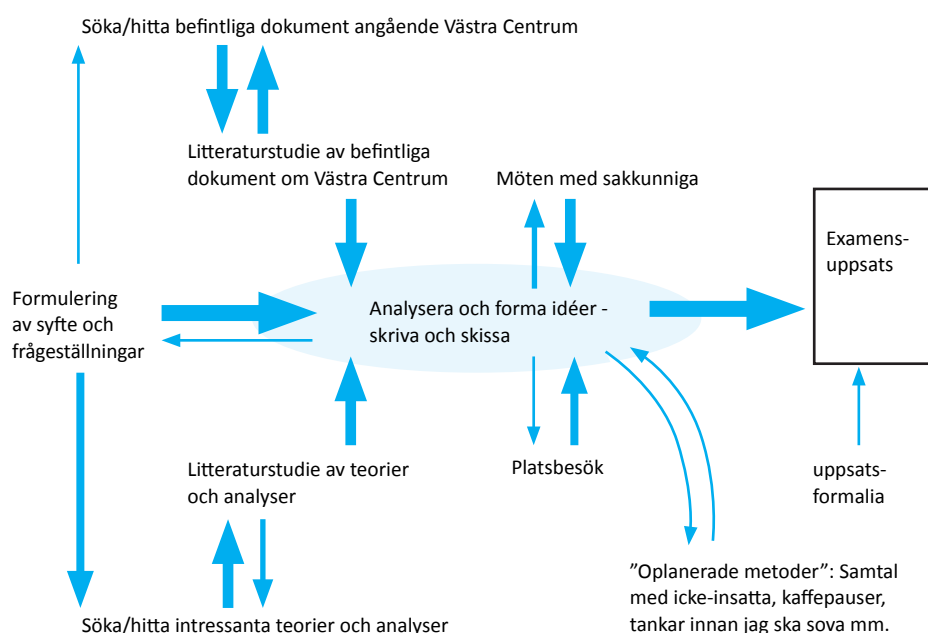


Fig. 1. Arbetet med denna uppsats har skett genom en samverkan av flera olika moment och metoder. Pilarna visar hur ett moment har påverkat ett annat moment, angående idéer och fokus. De tjocka pilarna visar på ett stort inflytande och en tunn pil visar ett mindre inflytande.

### Sökning av material

En del litteratur som beskriver olika analysmetoder hade jag sedan tidigare eftersom att de varit kurslitteratur till landskapsarkitektutbildningen och en del av litteraturen söktes och beställdes via bibliotekshemsidor. Det material som berör utvecklingen av Västra Centrum i Varberg har jag främst fått från tjänstemän på Varbergs kommun eller genom kontakt med Banverket.

Vid studien av tidigare forskning och arbeten skedde en sökning via hemsidan [www.uppsatser.se](http://www.uppsatser.se). Genom en kombination av sökord, där *analys\** ofta var det ena, med ett till ord såsom *orienterbar\**, *rörelse\** eller *stadsplanering* uppkom ett flertal träffar på uppsatser som anknyter till detta examensarbete. En sökning har även skett på *Varberg* och *resacentrum*. I de uppsatser som jag fann relevanta har jag även läst deras källförteckningar för att få tips om ytterligare litteratur.

### Litteraturstudie med granskningsguide

Litteraturstudien har syftat till att studera vad andra har kommit fram till om orienterbarhet och rörelse. I vissa texter har begreppen orienterbarhet och rörelse använts ordagrant. I andra texter används inte begreppen orienterbarhet och rörelse och jag har då tolkat att dessa författare diskuterar och analyserar det som jag syftar på med begreppen orienterbarhet och rörelse.

För att studera analyserna, teorierna och plandokumenterna på ett mer likvärdigt sätt har granskningsguider använts, se bilaga 1, 2.

### \* = TRUNKERING

När man använder trunkering ges sökträff på ordet med olika former av ändelser, exempelvis *analys\** gav träff på analyser, analysmetod och analysering.

#### STRUKTURERAD INTERVJU

Frågor i en strukturerad intervju är slutna, vilket innebär att svaren begränsas till ett angivet val. Exempelvis: Skulle jag kunna få ta del av den brukarundersökning som ni har gjort? Svartalternativ: Ja, nej, jag vet inte. (Gillham, 2008)

#### HALVSTRUKTURERAD INTERVJU

Frågor i en halvstrukturerad intervju är öppna, vilket innebär att det ges möjlighet till en stor variation av svar och följdfrågor. Exempelvis: Vad tycker du om förslaget att fördubbla trottoarens bredd? Svartalternativ: från jättebra till jättedåligt eller att det kvittar. (Gillham, 2008)

### Intervjuer och diskussioner

Olika former av intervjuer har varit en viktig metod för att få fram en del information, men även för att få respons på mina förslag på utveckling av Västra Centrum.

I första hand har telefonintervjuer använts för att ta reda på någon specifik information, vilket har gett svar direkt, eller en hänvisning vidare. Om det inte gått att nå personen via telefon har jag skrivit mejl. Inför telefonsamtalet har jag förberett några frågor som jag vill ha svar på. Vid mejlkontakt har frågorna skickats över, med en ytterligare beskrivning av mig själv och mitt syfte. I stort sett har telefonsamtalen och mejlkontaktarna haft en karaktär av en strukturerad intervju (Gillham, 2008). Vid några tillfällen har jag träffat personer för att få tillgång till viss information. Även vid dessa tillfällen har frågor förberetts, men samtalen har inte haft en lika strukturerad form. Mötena har ofta lett till längre samtal, med fler följdfrågor vilket ofta medfört att jag fått tillgång till mer information än väntat.

För att diskutera förslag på utveckling av Västra Centrum, både olika liggande förslag och mina idéer, har jag valt att träffa personerna. Den främsta anledningen är att det är mycket enklare att diskutera utformning av en plats om man kan peka och titta på samma illustration över platsen. Inför mötena har jag förberett frågor som jag önskat diskutera. Dessa frågor har haft en öppen karaktär, såsom Vad tycker du är svagheten i det här förslaget? Vad tror du om att göra så här istället? Detta är en slags halvstrukturerad intervjuform. (Gillham, 2008) Jag har dock inte använt mig av exakt samma frågor vid alla möten utan anpassat dem efter vem jag träffat, samt hur långt jag har kommit med principskisserna. Ett återkommande intervjufokus har dock varit att fånga upp deras åsikt om olika förslags fördelar och nackdelar, angående orienterbarhet och rörelse.

Många delar i ett gestaltsningsförslag kan vara svåra att diskutera och precisera i ord. I boken *Intervjuteknik* (Häger, 2007) har jag fått inspiration till hur frågor och följdfrågor kan ställas för att få så bra svar som möjligt. Det är två tips som jag tagit fasta på. Det ena är att undvika laddade ord i frågorna, för att inte den intervjuade ska färgas eller provoceras av frågan, utan helt enkelt svara så ärligt som möjligt. Det andra är att använda sig av följdfrågan Hurdå? Exempelvis sa en tjänsteman på Varbergs kommun vid en diskussion: "Jag tycker att det är en bra yta för torg mellan Hotell Fregatten och Campus." Min fråga "Hm, en bra yta, hurdå?", gav ett mer fylligt svar. Frågan Hurdå? gav generellt sett många svar som berörde de analyser som intervjupersonen gjort inför deras föregående påstående.

### Gestaltande och uppslag på idéer

Under arbetets gång har många förslag och idéer kring utvecklingen av Västra Centrum kommit upp. Alla idéer har samlats på ett ställe i en mapp. Vid studiet av teorierna har jag konsekvent testat de beskrivna metoderna i någon form. Eftersom teoriernas beskrivna analysmetoder ofta kräver omfattande arbetsinsats, har jag istället valt att inspireras av teori och metod och på ett fritt sätt tillämpa den på fallstudieplatsen, Västra Centrum i Varberg. Jag har även testat en del teorier och metoder på det bearbetade European-förslaget.

Minst en gång i månaden har jag haft ett möte med någon tjänsteman på Varbergs kommun och diskuterat mina förslag. Till detta möte har jag sorterat och bearbetat mina idéer. Inför och under dessa möten har många av idéerna och mycket av gestaltandet fallit på plats.

## Avgränsning

Avgränsningen för den första frågan som resulterar i en litteraturstudie har varit att materialet skulle vara intressant med tanke på analys av orienterbarhet och rörelse. En del material har jag kommit i kontakt med under utbildningen: Lynch, Gehl och Cullen. Övriga analyser har jag valt efter hand som jag funnit någon intressant analysmetod. Tidsramarna för examensarbetet har begränsat antalet studerade analysmetoder.

Fråga två och tre har följande avgränsningar:

TEMATISK AVGRÄNSNING: Orienterbarhet och rörelse för fotgängare och cyklister.

GEOGRAFISK AVGRÄNSNING: Området i och kring den nya stadsdelen Västra Centrum i Varberg.

TIDSMÄSSIG AVGRÄNSNING: Från 1998, då första plandokumentet för att utveckling Västra Centrum lades fram, fram till idag.

## Definitioner

De definitioner som jag har använt mig av kommer främst ifrån Nationalencyklopedin. Definitionerna för begreppen rörelse och orienterbarhet, som är centrala i min uppsats, har jag justerat något för att begränsa begreppens omfattning till att huvudsakligen gälla i stadsplaneringssammanhang.

En stor del av litteraturen som jag studerat har varit på engelska. Begreppet rörelse har ofta samma betydelse som det engelska ordet "movement". Begreppet orienterbarhet har jag inte funnit någon direkt översättning på. Jag har utläst och tolkat att orienterbarhet återfinns bakom flera engelska begrepp, som kan ha en begränsad betydelse: imageability - visuellt fokus, legibility - läsbarhet/förståelse, intelligibility - förståelse/begriplighet, way-finding - väghittande

ANALYS: verklig eller tänkt uppdelning av något i dess olika beståndsdelar; grundlig, uppdelande undersökning (Nationalencyklopedin, 2010).

METOD: planmässigt tillvägagångssätt (för att uppnå visst resultat) (Nationalencyklopedin, 2010).

ORIENTERA: placera i viss riktning (i förhållande till väderstreck etc.); inrikta på visst sätt; ge allmänna upplysningar om något; delta i orientering (Nationalencyklopedin, 2010).

ORIENTERBARHET-FINNS INTE DEFINIERAT I NATIONALENCYKLOPEDIN ELLER I SAOL.

EGEN DEFINITION AV ORIENTERBARHET: människans förmåga att se och förstå sin omgivning, för att kunna nå fram till ett mål.

**RÖRELSE:** som vardagligt begrepp att ett föremål ändrar sitt läge i rummet, vilket tas över och preciseras i fysiken, bl.a. gällande rumsbegreppet; jämför rum. Exempel är translation (parallellförflyttning), rotation, deformation av en elastisk kropp och strömning i en fluid. (Nationalencyklopedin, 2010)

**EGEN DEFINITION AV RÖRELSE:** förflyttning av fotgängare, cyklister och bilister. Begreppet rörelse syftar i denna text på allt från snabb rörelse till att stanna till och småprata med på någon på vägen.

## Uppsatsens form

För att lyfta fram analyser och tillämpning av teorier, presenteras en stor del av det skissmaterial som är producerat under examensarbetets gång. Skisserna bör ses som ett exempel på hur teori och praktik kan kopplas ihop.

## Förväntningar och ideologi

I boken *Forskningsintervjun - teknik och genomförande* (Gillham, 2008) beskrivs vikten av att forskaren är medveten om hur denne närmar sig ett ämne och därmed tolkar nya uppgifter. För att göra mitt arbete och mina val mer genomskinliga har jag sammanställt mina förväntningar på vad jag ska finna, samt mina ideologiska ställningstaganden. Jag tror att dessa ståndpunkter har en stor inverkan på mina analyser och de gestaltungsförslag som jag kommit fram till.

### Förväntningar

- Jag förväntar mig upptäcka teorier och analyser som kan ligga till grund för parallella gestaltungsidéer.
- Jag förväntar mig att kunskap om orienterbarhet och rörelse skulle kunna användas för att göra en stad mer gång- och cykelvänlig.

### Mina ideologiska ställningstaganden för stadsplanering

- Prioriteringsordning för trafikanter: 1. Fotgängare 2. Cyklister 3. Bussar (andra kollektiva färdmedel) 4. Bilister.
- Fysisk och mental tillgänglighet i stor omfattning.
- Viktigt att ta reda på vad brukarna tycker är bra, dåligt.
- Jämställd planeringsprocess.
- Platsanpassa gestaltning.
- Platser för vila behövs i staden.
- Platser för lek behövs i staden.
- Hushållning med resurser både vid anläggning och vid förvaltning.
- Den svenska staden ses som en organism vilken förändras evolutionistiskt med hjälp av demokratis styrmedel.

## 2. Ämnesorientering

Detta kapitel ger en bakgrund till mitt uppsatsämne. Inledningsvis finns en introduktion till vad analys är och vad det kan innebära. Därefter ges en kort beskrivning av fallstudieobjektet Varberg och planerna kring Västra Centrum. En mer utförlig beskrivning av plandokumentet som ligger bakom utvecklingen av Västra Centrum finns i kapitel 4. *Planeringen av Västra Centrum*.

### Analys

Begreppet analys har en stor spännvidd, allt från datoriserade analyser till de analyser som sker omedvetet i vårt huvud när vi stöter på ett problem. Om det finns ett specifikt syfte med analysen kan det vara av vikt att vara medveten om vissa aspekter av analyserandet.

#### VEM?

Kunskap och tidigare erfarenheter hos personen som undersöker påverkar analysen.

#### VAD? OCH VARFÖR?

Teorier och analyser ger grunden för problematisering och val av vad som ska undersökas.

#### HUR?

Faktainsamlingsmetoder ex: litteraturstudie, deltagande observation, brukarundersökning, datoranalyser.

#### VAR?

Analys av plats (och omgivning) kan ske i olika geografisk skala.

Fig. 2. Aspekter på vanliga frågor kring analyserande.

I denna uppsats presenteras och diskuteras främst olika former av stadsanalyser. Analyser kan utföras av experter, sakkunniga eller genom olika former av brukarmedverkan (Berntsson (red.), 2002). En viktig aspekt är att kunskaper och erfarenheter hos den person som undersöker, kan ha stor inverkan på hur det som inventeras uppfattas, samt hur detta sedan analyseras (Gillham, 2008).

Teorier och analysmetoder kan fungera som stöd vid problematisering och skapande av ideer. Stadsanalys kan innefatta flera olika teoretiska angreppssätt: kvantitativa, kvalitativa, hermeneutiska, handlingshermeneutiska, empatiska, m fl (Gustavsson, 2004). Vid analys kan olika aspekter vara i fokus exempelvis: visuella, funktionella, sociala, ekologiska och/eller historiska aspekter. Dessa aspekter kan även ha sin grund i någon teori eller analysmetod.

Rent praktiskt kan insamlande av fakta till analysen innebära ett studerande av text (litteraturstudie), platsbesök, observation (deltagande observation), intervju (brukarundersökning), datoranalys mm. En översiktlig beskrivning av dessa fyra faktainsamlingsmetoder beskrivs nedan.

Analysrandet kan även utgå från olika geografiska nivåer, såsom regionalplanering eller rumsplanering. (Berntsson (red.), 2002)

#### Litteraturstudie

En vanlig metod för att få fram information som kan analyseras är att studera litteratur. I dagens datoriserade samhälle är det oftast inte problem med att hitta litteratur, utan att hitta relevant litteratur. En litteraturstudie ger andra-

handsinformation, då det är någon annan som har bedömt vad som ska skrivas ned. Källkritik är därför av största vikt. (Andersen (red.), 1990)

Vid studie av litteratur kan en granskningsguide användas, för att underlätta för läsaren att hålla fokus och göra en mer konsekvent jämförelse litteratur emellan.

### Platsbesök och observation

För att ta reda på hur platsen fungerar och används kan platsen ifråga besökas. På plats kan den som observerar använda sig av olika metoder. Vid direkt observation använder man sig av sina fem sinnen och registrerar det som händer på platsen. Observationen sker utan någon kontakt eller försök till påverkan av det som sker. Denna metod kan ge information om ren sinnesdata, men för att skapa en förståelse för *varför* det sker, kombineras det ofta en annan metod, exempelvis empati eller någon variant av brukarundersökning, se nedan.

Vid deltagande observation är den som observerar även involverad i det som händer på platsen, genom att han/hon interagerar och utför samma sysslor som de andra. Denna metod kombineras ofta med samtal eller intervjuer. (Eneroth, 1984)

### Brukarundersökning och samråd

Genom att låta brukarna vara en viktig del i planeringen kan kunskap om platsen fångas upp, samt att planeringen blir bättre förankrad hos medborgarna. Ett första steg är att ta reda på vilka brukargrupper som finns i staden/på platsen. Olika brukargrupper kan nås på olika sätt. Exempelvis kan ett möte på dagen passa pensionärer bäst, medan ett forum på facebook mest riktar sig till ungdomar. En annan metod är att samtala och intervjuva människor som är på plats. (Berntsson, 2002)

### Datoranalyser

Datorns förmåga att lagra och processa mycket information har använts för olika former av analyser. En hel del utav analyserna kräver kunskap i programmering, men många program har utvecklats till att bli mer användarvänliga. (Gustavsson, 2003) Analysmetoder som har slagit igenom i stadsplaneringssammanhang är bland annat Space syntax-analyser, trafikanalyser och 3D-moduleringar.

## Tidigare forskning och arbeten

Detta examensarbete angränsar till många olika forskningsområden. Flera forskningsmetoder används och uppsatsen går från ett teoretiskt och stadsanalyser och vidare ner till gestaltningsnivån med några principskisser över Västra Centrum i Varberg.

Under mitten av 1900-talet kom ett flertal betydelsefulla publikationer som en reaktion på den modernistiska planeringsstilen: Kevin Lynch *The image of the City* (1960), Gordon Cullen *Townscape* (1971) Jane Jacob *The Death and Life of Great American Cities* (1961), Jan Gehl *Livet mellem husene* (1971). På senare

### EMPATI

Metoden empati innebär att man med inlevelse försöker förstå vad andra personer upplever på en plats och varför de använder den som de gör. (Eneroth, 1984)

### MODERNISTISK PLANERINGSSTIL

Den modernistiska planeringsstilen i Sverige karakterieras av storskaliga stadsplaner med många standardiserade flerfamiljshus. Byggnation skedde främst i stadens ytterområden. (Åström, 1993)



är har det tagits fram flera metoder som använder sig av datorprogram för att analysera orienterbarhet och rörelseupplevelser exempelvis Space syntax. (Hillier, 1996) och olika former av 3D-moduleringar (International Conference Spatial Cognition, 2008).

En annan tendens i Sverige är att använda sig av olika metoder av brukar-medverkan för att ta reda på befintlig situation, dess problem och möjligheter (Berntsson, 2002). Inom miljöpsykologin finns en hel del som berör orienterbarhet och rörelse. En av de tidigare skrifterna om den visuella upplevelsen *An Ecological Approach to Visual Perception* har ett brett perspektiv. Idag bedrivs mycket av forskningen på en fördjupad nivå, med en miljöfaktor i fokus (Kuller & Johansson (red.), 2005) Det finns även forskning som utgår från en viss brukargrups upplevelse av orienterbarhet och olika form av rörelse exempelvis: tillgänglighet (Ian Bently, 1985), fotgängare (Ahn Lund, 2007), barn i trafik (Nyberg & Svensson, 2002), cykelvägar (Grahm, 2002), biltrafik (Thursson, 2008).

Det finns ett flertal examensarbeten som behandlar orienterbarhet och rörelse i planering. I *Läsbar stad – orienterbarhet i Falköping* (Fridh, 2008) tas förbättringsåtgärder fram med stöd av analyser från Lynch och Hillier. Båda uppsatserna *Analysmetoder och deras tillämpbarhet* (Sundström, 2001) och *Integrera offentlig konst i planeringen!* (Sjöblom, 2005) behandlar ett flertal olika analysmetoder, som de låter sig inspireras av i utarbetandet av en egen analys som uppfyller deras syfte.

Det finns två uppsatser som berör planeringen i Varberg såsom *Sakta ner* (Anding, 2008) och *Varberg och Byens uttrycksformer* (Björkman, 1998). Den sistnämnda uppsatsen studerar samma geografiska område som detta examensarbete och har ingått som en del i Varbergs kommuns analysarbete för området Västra Centrum.

## Varberg

Staden Varberg ligger på den halländska västkusten. Varberg är en populär sommarstad, känd både för sina goda badmöjligheter och Varbergs fästning. (Marknad Varberg AB, 2010)



Bild. 1. Varberg är en småstad vars karaktär präglas av närheten till havet.



Bild. 2. Livlig torghandel i centrum



Bild. 3. Kallbadhuset



Fig. 3. Varberg ligger på en timmes pendlingsavstånd till Göteborg och Halmstad.

#### VARBERG - SVERIGES KURORT

Landareal: 874 km<sup>2</sup>

Befolkning i kommunen 2009:  
57 439

Boende i tätorten 2009: 27 819

Under sommaren flerdubblas  
befolkningen

Sevärdheter: Varbergs fästning, sköna  
badmöjligheter, Kurortsliv, Getteröns  
naturum, torgdagarna

Folkökning under 2009: 766

Utpendlare 2008: 6 043

Inpendlare 2008: 4 410

Största arbetsgivarna i kommunen:  
Varbergs kommun, Sjukhuset i  
Varberg, Ringhals AB

Natur: Varberg ligger i brytpunkten  
för kustvegetationen med klippor i  
norr och sandstränder i söder.

(Marknad Varberg AB, 2010)

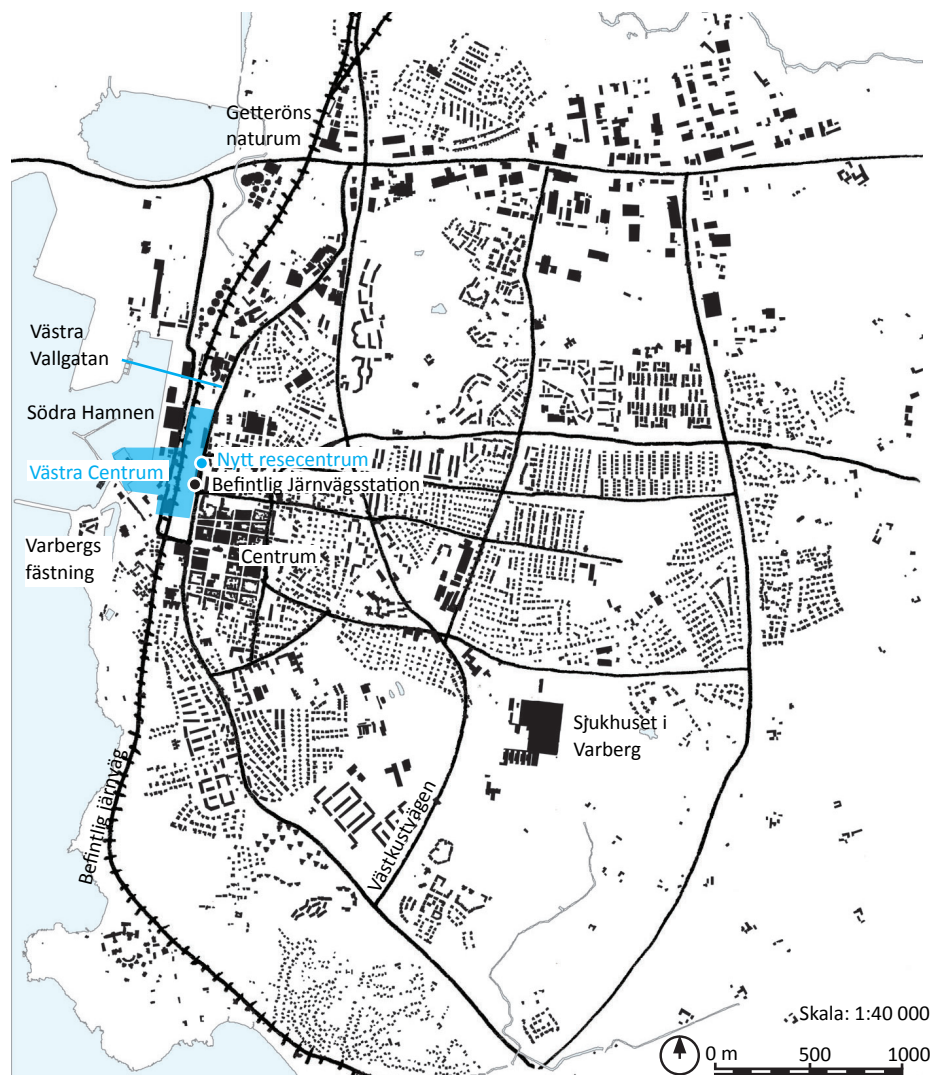


Fig. 4. Stadskärnan ligger nära havet. Västra Centrum är tänkt att utvecklas mellan centrum och havet, se blå markering. Området för Västra Centrum är idag hamnområde väster om järnvägen. Öster om järnvägen är det stationsområde. (Marknad Varberg AB, 2010)

#### Planer kring Västra Centrum i Varberg

I Varberg finns planer på att förlägga järnvägen, som går genom staden, i en tunnel och utveckla ett resecentrum 200 m norr om befintlig järnvägsstation. Varbergs kommun har även långt gångna planer på att flytta den södra delen av den befintliga hamnen norrut. Dessa omvandlingar ligger till grund för att Varbergs kommun planerar att bygga en ny stadsdel, Västra Centrum. Stadsdelen kommer att ligga i ett attraktivt läge mellan stadens centrum och havet. (Varbergs Kommun, 2009)

Under sommaren flerdubblas Varbergs befolkning med sommarboende och turister. Olika trafiklösningar har testats under årens lopp och gatorna har varit ett debatterat ämne i många år. Framförallt förändringar kring Västra Vallgatan, som går genom centrala Varberg parallellt med järnvägen, har varit omtvistade. Vid en utbyggnad av den nya stadsdelen Västra Centrum



kommer Västra Vallgatan att gränsa både till den befintliga stadskärnan och den nya stadsdelen. Idag är den del utav Västra Vallgatan som ligger mest centralt, nära torget, provisoriskt utformad för att fungera som gångfartsgata. (Österberg, 2010)

Under de 25 år som planeringsarbetet har pågått för den nya stadsdelen Västra Centrum, har ett antal olika analyser utförts som grund för förslag för förändring. År 2005 utlystes en European-tävling för utformning av den nya stadsdelen. Ett vinnande förslag utsågs vilket sedan har bearbetats vidare. (Grunditz, 2010) Det bearbetade förslaget visas i fig. 5 nedan.

### GÅNGFARTSGATA

På en gångfartsgata samsas fotgängare, cyklister och bilister på samma gata. Hastigheten ska vara anpassad till fotängarna. Markbeläggningen ska vara densamma i hela gatumiljön. (Österberg, 2010)

### EUROPAN-TÄVLING

European är en internationell arkitektävling som sker vartannat år. Tävlingsomterna finns utspridda i hela Europa. De tävlande får vara max 40 år gamla. (European Sverige, 2010)

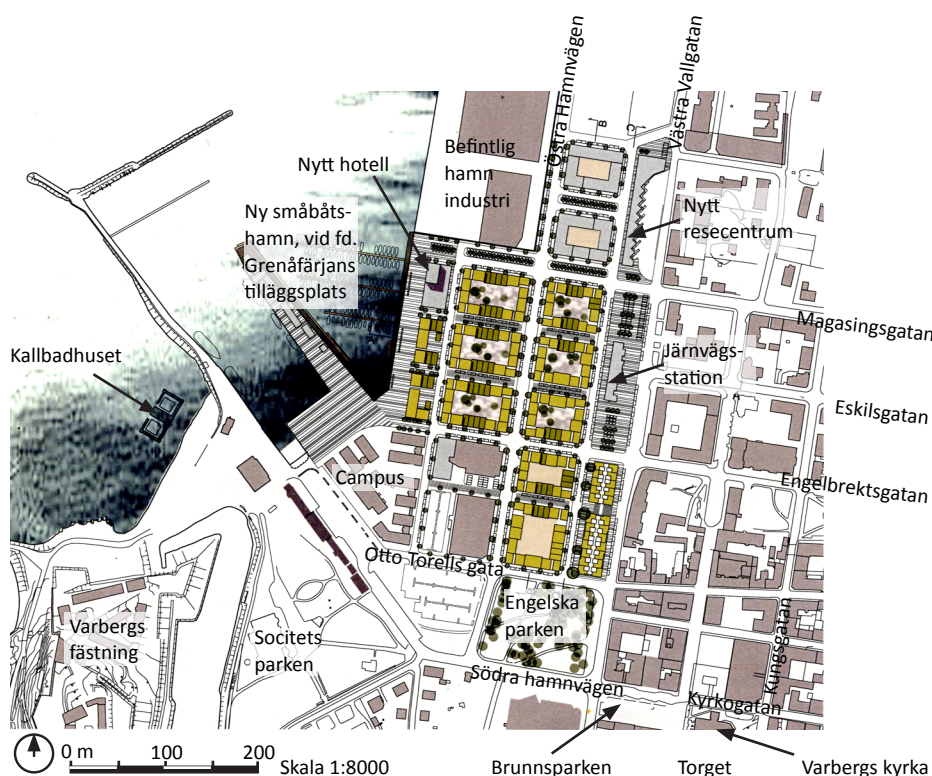


Fig. 5. Det bearbetade European-förslaget. Den blå markeringen visar området som ska utvecklas till Västra Centrum. Nybyggnationen som visas i färg sker främst inom befintligt hamnområde och stationsområde, jämför fig 2. Karta (LMR Arkitekter, 2007 s. 11), text och markering är ett tillägg.

Järnvägsutbyggnaden som är en viktig del i utvecklingen av Västra Centrum har blivit skjuten på framtiden i omgångar, då den inte ansetts tillräckligt samhällsekonomiskt lönsam i jämförelse med andra infrastrukturprojekt. Under våren (2010) presenterade regeringen ett förslag på en ny nationell infrastrukturplan 2010-2021 och där ingår utbyggnaden av en järnvägstunnel i Varberg. Utbyggnaden av järnvägen i Varberg kommer inte påbörjas inom de närmsta fyra åren, men beslutet har lett till att planeringen tagit ny fart. (Trafikverket, 2010)

### *Orienterbarhet och rörelse*

Om planerna på att förlägga järnvägsspåren genom södra staden i en tunnel genomförs, kommer det påverka människors rörelsemönster. Järnvägen som barriär mellan staden och havet försvinner och möjligheter öppnas för nya stråk. Det nya resecentrumet kommer att ta över stationens roll som en central port för alla besökare och bli en viktig knutpunkt för Varbergregionens pendlare. (LMR Arkitekter, 2007)

Orienterbarheten och rörelserna är betydelsefulla aspekter när det gäller att länka samman den nya stadsdelen Västra Centrum och den befintliga stadskärnan (Varbergs kommun, 1998).

Bra orienterbarhet till och från ett resecentrum är viktigt för att rörelserna ska fungera smidigt. Orienterbarhet kan vara grunden i att en rörelse sker. När man ser sitt mål, kan det vara lättare att ta sig dit än om man ska följa många vägskyltar. I dagens samhälle där det kan vara många olika trafikslag som ska mötas, med olika trafikregler och behov, är det viktigt med tydlighet och orienterbarhet. En tydlighet i stadsmiljön kan underlätta alla beslut som ska tas, för att människor ska komma dit de vill, samt ge människor en ökad trygghetskänsla. (Berntsson, 2002)

En stadskärna som är gång- och cykelvänlig kan bidra till förbättrad miljöanpassning och folkhälsa (Faskunger, 2008).

Rörelse är för många ett medel att ta sig någonstans, men det kan även vara ett självändamål i sig, såsom en promenad. Det finns många varianter på rörelsens funktion och art. Rörelsen kan ha olika hastighet. Stegen kortas ner när ett intressant skyltfönster passeras eller när cyklisten passerar en katt och tar det lite lugnare. På sätt och vis kan rörelsen även innebära avstannad rörelse, rödljuset som stoppar bilisten, eller en stunds vila på en bänk. (Berntsson, 2002)

### 3. Stadsanalyser

Det finns en mångfald av olika stadsanalyser. En översikt av analyser och faktainsamlingsmetoder finns i kapitel 2. *Ämnesorientering*. I detta kapitel ges en beskrivning och tillämpning av fem teorier som ligger till grund för olika stadsanalyser. De tre första teorierna som beskrivs utifrån följande litteratur: *The Image of the City* (Lynch, 1960), *Rummet och människans rörelse* (Bergström, 1996) och *Space is the Machine* (Hiller, 1996), har stort fokus på orienterbarhet och rörelse medan de två nästkommande, *The Concise Townscape* (Cullen, 1971) och *Life between Buildings* (Gehl, 2006), berör ämnet indirekt.

Teorierna redovisas en i taget. Efter en beskrivning av teorin finns exempel på hur jag har applicerat teorin på befintlig situation i Varberg, samt på det bearbetade European-förslaget. Varberg och det bearbetade European-förslaget finns beskrivet i det föregående kapitlet *Ämnesorientering*. I en avslutande reflektion diskuteras teorierna och analyserna, dess begränsningar och möjligheter. Här redovisas även kopplingar och motsägelser mellan de olika analysmetoderna med avseende på orienterbarhet och rörelse. Det fortsatta gestaltungsarbetet redovisas i kapitel 5. *Mitt förslag för Västra Centrum*.

#### Kevin Lynch - rörelsen påverkas av strukturer i staden

##### Analysens syfte

Utforska och kartlägga de strukturer i staden som påverkar hur människor rör sig. Fokus är de visuella kvaliteterna i stadslandskapet.

##### Metod

Analysmetoden sker dels genom visuella iakttagelser av en professionell person, dels genom intervjuer med personer som vistas i staden för att fånga upp deras "bild" av staden. All data analyseras och definieras utifrån tre aspekter: identitet, struktur och meningsskapande. Resultatet sammanställs i visuella planer, som visar på stadens nuläge och dess utvecklingsmöjligheter. Målet med den visuella planen är att förstärka den "allmänna mentala bilden" av staden, vilket kan förstärka stadens identitet och underlätta för människor att hitta.

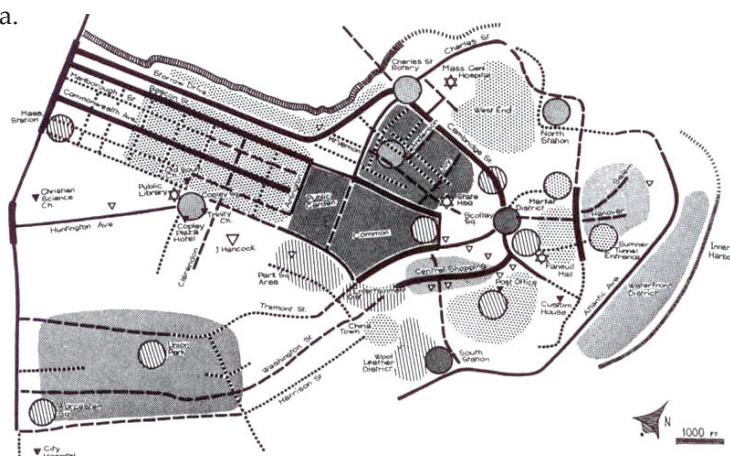


Fig. 6. Exempel på visuell plan över den mentala bilden av Boston, utifrån intervjuer (Lynch, 1960, s. 146).

##### KEVIN LYNCH

Kevin Lynch och professor Gyorgy Kepes forskning om stadens visuella form, på the Center for Urban and Regional Studies på the Massachusetts Institute of Technology, ligger till grund för boken *The Image of the City* (1960).

Stråk	Kant	Nod	Distrikt	Land- märke
>75%	—————	●	●	☆
50-75%	—————	●	●	▽
25-50%	—————	●	●	▽
<25%	—————	●	●	▽

Fig. 7. Innehållsförteckning till fig. 6. (Lynch, 1960, s. 145).



Fig. 8. Stråk (Lynch, 1960, s. 47)

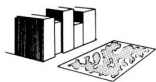


Fig. 9. Kant (Lynch, 1960, s. 47)



Fig. 10. Område (Lynch, 1960, s. 47)



Fig. 11. Nod (Lynch, 1960, s. 47)



Fig. 12. Landmärke (Lynch, 1960, s. 48)

### Centrala begrepp

**LÄSBARHET (Legibility)** - en tydlighet mellan stadens funktion och form, samt en god överblickbarhet gör staden mer läsbar och lättare att hitta fram i.

**FÖRMÅGA ATT FRAMKALLA EN MENTAL BILD (imageability)** - (easily imaged shape) bildbarhet, stadsbilds framkallningsförmåga, den kvalitet i ett fysiskt objekt som ger åskådaren en minnesbild. Hög förmåga att framkalla en bild innebär att människor lätt minns objektet.

**STRÅK (path)** - en betydelsefull väg som många använder. För många människor är stråken en viktig stomme för att bygga upp en bild av staden.

**KANT (edge)** - är linjära element som bildar en gräns mellan olika områden. Kanten kan vara en barriär för rörelse.

**OMRÅDE (district)** - en del av staden som har kontinuerlig karaktär som skapar en sammanhängande enhet gentemot omgivningen. En stad har ofta flera mer eller mindre distinkta områden.

**NOD (node)** - noder är strategiska knutpunkter eller koncentrationer av rörelse. Betydelsefulla korsningar, platser där många transportsätt möts eller en stadsdels centrum är vanligtvis noder.

**LANDMÄRKE (landmark)** - ett tydligt referensobjekt som människor kan prata om och/eller orientera sig efter kallas landmärke.

### Orienterbarhet

En stads egenskaper för att visuellt orientera sig i staden beskrivs av Lynch som "imageability", som är nära sammanknutit till både läsbarhet (legibility) och synlighet (visuality).

"Imageability: that quality in a physical object which gives it a high probability of evoking a strong image in any given observer. It is that shape, color, or arrangement which facilitates the making of vividly identified, powerful structured, highly useful mental images of the environment" (Lynch, 1960, s. 9)

Lynch menar att upplevelsen av utemiljön kan analyseras med tre komponenter: identitet, struktur och meningsskapande. Dessa tre återfinns i praktiken samtidigt. Vid skapandet av en bild av staden för att kunna orientera sig lyfter Lynch fram fem viktiga begrepp: stråk, kant, område, nod och landmärke. Dessa begrepp kan vara till hjälp vid analys av orienterbarheten i en stad, se fig 6.

Lynch beskriver att god orienterbarhet är tätt sammankopplat med att det är lätt att hitta i staden. Nykomlingar i en stad orienterar sig mer efter landmärken än de som är mer hemtama i området, vilka hittar med hjälp av en större kunskap om gatustruktur och stråk. Stråk med en välkänd slutstation har ofta en starkare identitet än andra stråk. En annan av Lynchs iakttagelser är att en korsning med mer än fyra vägar ofta är förvirrande, eftersom vi saknar ord för att beskriva fler än fyra riktningar. Han poängterar vikten av ord och namn för att underlätta identifiering och orienterbarhet i staden.



Några av de positiva konsekvenser som Lynch påpekar är att orienterbarhet inger individuell trygghet att vistas i staden, vilket kan leda till ökad upptäckarlust av staden. En god orienterbarhet i staden medför ofta också att dess identitet förstärks.

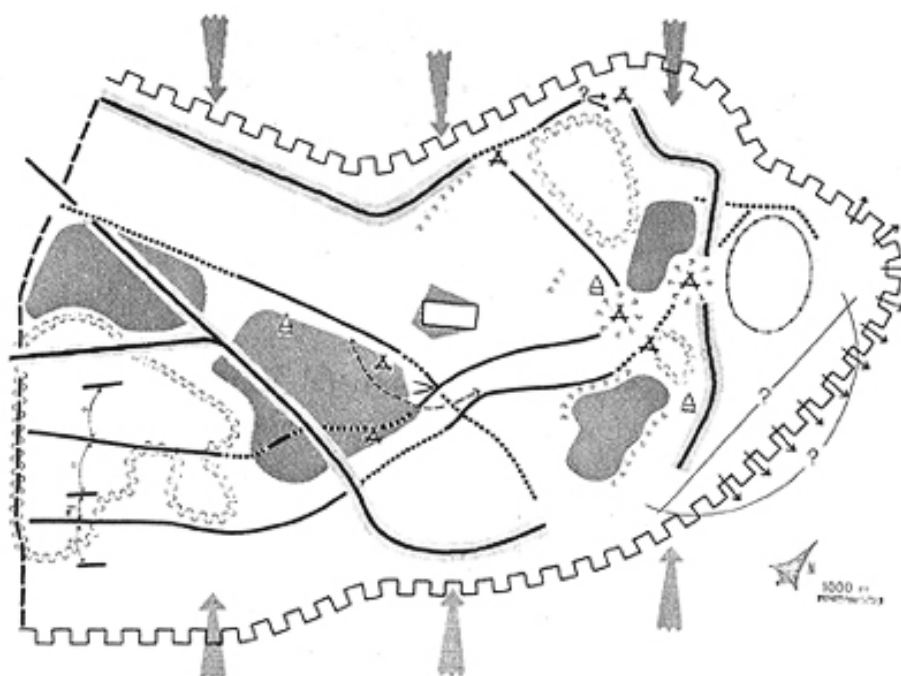


Fig. 13. Lynch ger här ett exempel på hur den visuella bilden kan analyseras. En undersökning av den mentala bilden av en stad kan användas för att analysera orienterbarheten (Lynch, 1960, s. 24).

### Rörelse

Att utgå från rörelsens art, hastighet, riktning och topografi är viktigt för att förstå orienterbarheten. Olika slags rörelse leder till olika upplevelseförmåga. En snabb rörelse gör att man inte hinner uppfatta omgivning lika mycket som vid en långsam rörelse. Lynch menar också att den kinetiska kvaliteten av rörelsen har en stor betydelse för upplevelsen, där topografin kan spela en viktig roll. Det är i samspillet mellan rörelse och omgivning som olika sekvenser uppstår, en uppfattning om före och efter. Den här informationen från en upplevelse bidrar starkt till förmågan att forma en bild av stadens uppbyggnad. Städerna är ofta så stora att det kan vara svårt att få grepp om staden. Utkiksplatser och att färdas på en hög höjd med flygplan eller tåg kan ge en ökad överblick.

Rörelsen är grunden i två utav Lynchs fem begrepp. Stråk uppstår vid en frekvent och betydande rörelse längs en väg. Noden är ett centra av mycket rörelse och kan vara en korsning av flera stråk. Lynch anser att vid nod behövs ofta beslut tas, vilket leder till att uppmärksamheten höjs.

Lynch fokuserar på de fysiska och mentala aspekterna av rörelse. Den sociala aspekten berörs främst genom att han poängterar att en bra orienterbarhet i staden gör att människor lättare kan prata om och diskutera olika delar och företeelser i staden. (Lynch, 1960)



Fig. 14. Innehållsförteckning till fig. 13 (Lynch, 1960, s. 24).

### KINETISK KVALITET

En kinetisk upplevelse är den känsla i kroppen som uppkommer av en rörelse i en viss riktning, exempelvis kroppens upplevelse av att man tar sig upp för en backe eller svänger. Kinetisk kvalitet innebär att den kinetiska upplevelsen stämmer överens med rörelsen. (Lynch, 1960)



Fig. 15. Viktiga landmärken och element som folk kan orientera sig efter i Varberg. Egen inventering: 2010-04-19.

### Tillämpning i Varberg

När jag läste *The Image of the city* uppkom många frågor kring vad hans begrepp betyder och vad de innebär i Varberg. Här nedan presenteras ett urval av det arbete och skissande jag gjort med koppling till Lynch.

#### FRÅGOR KRING VARBERGS IDENTITET

Lynch diskussion om den mentala bilden, gemensamma bilden av en stad är intressant för en stads identitet. För att fånga upp bilden av Varberg, valde jag att kontakta turistinformationen i Varberg, med några frågor:

Vilket Varberg är det alla känner till? – Enligt turistvärde Sara Ståhle på Varbergs turistinformation kommer människor till Varberg för sol, bad och stränder. Människor tänker även på spaverksamhet och Varbergs Fästning. (Ståhle, 2010)

Vad är det man inte känner till? – Det som personer oftast frågar efter på turistbyrå är boende och aktiviteter. (Ståhle, 2010)

Vad orienterar sig turister efter i Varberg? – "Varbergs Fästning och stora torget i Varberg är landmärken och det som allting "utgår" ifrån." (Ståhle, 2010).

Turistinformationen gav intressant information. Jag håller med kvinnan på turistinformationen om att detta är viktiga utgångspunkter, men jag anser även att vissa stråk är väsentliga för orienterbarheten, såsom Västra Vallgatan och Väst kust vägen. Litteraturen gav även två andra frågor som jag besvarat:

Vilka områden finns i Varberg? – Områden är till stor del beroende av verksamheten: centrumområdet, fästningsområdet, hamnområdet/industriområdet, samt olika bostadsområden.

Hur kan jag använda den höjda uppmärksamheten vid korsningar? – Se till att det från dessa platser är lätt att hitta vidare till olika besöksmål, med hjälp av siktlinjer, landmärken och tydlig stadsbild.

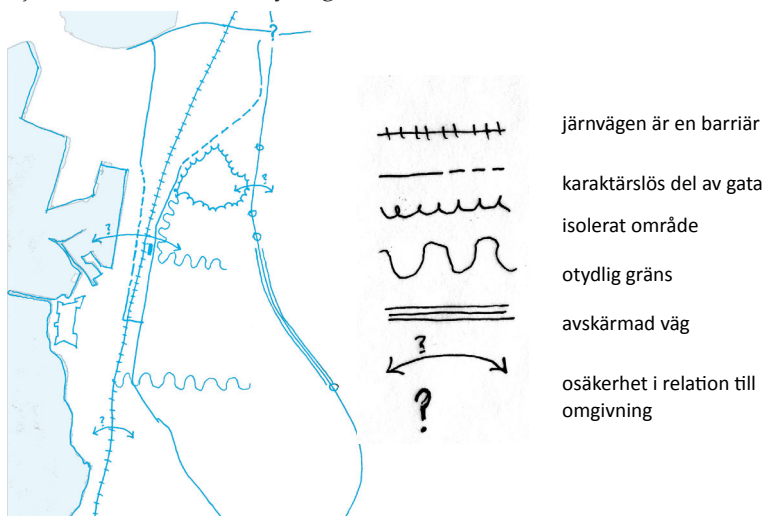


Fig. 16. Lynch-analys, problem i den visuella bilden av Varberg kring järnvägsstationen. Inspiration se fig. 7.

EGENUNDERSÖKNING AV STATIONEN OCH DET NYA RESECENTRUMET UTIFRÅN LYNCHMETOD ATT ANALYSERA EN PLATS EFTER: IDENTITET, STRUKTUR OCH MENINGSSKAPANDE.

Den befintliga stationens identitet, struktur och meningsskapande i Varberg idag: *Det gamla stiliga stationshuset ger dignitet till sin omgivning. Dess stora skala matchar det stickiga bangårdsområdet. Det långsmala husets linjer följer spåren, som vanligt. Det är lätt att förstå. Stationshuset längd möter vinden, leder upp den uppför Engelbrektsgatan och det är ofta lä på husets framsida. Det är till framsidan som man kommer som resenär. Det är främst folk som ska resa eller som ska umgås med någon resenär som kommer hit. Som på de flesta stationer i Sverige som har långa öppettider finns det också en del folk här som inte har något bra ställe att bo på. En mångfald av folk ger platsen dess offentliga karaktär. Den återhållsamma svenska integriteten gör att alla människor som inte känner varandra skapar en lugn och tyst stämning som dock ofta bryts utan några större konstigheter om det kommer folk som känner varandra. I denna väntans lokal har mobiltelefonen gjort en radikalt insteg, här används den flitigt. Folk är där, men ofta är tankarna på annat håll. Omgivningen med sitt stora system och logistik av olika transportmedel inger ett kontrollbehov. Det gäller att ha koll. Det är på stationen, som är ett lugnt nav som man kan få koll.*

Det nya resecentrumets identitet, struktur och meningsskapande i Varberg: *Det nya resecentrumet ligger som en pil i utkanten av Varberg. En pil som visar på tågens riktning, norr, söderut, precis såsom spåren gick förr. Det nya resecentrumets framsida ligger på husets kortända, mot centrum. Mitt i en korsning. Här finns överblick söderut utmed med Västra Vallgatan, vars myller och stora byggnader signalerar centrum. Österut finns kvarter med bostäder och västerut sluttar det ner mot havet. Från havet kommer vinden med dofter av tång. Korsningen, den öppna platsen som leder åt så många håll, ger en vink om att man är på väg, dags för nya val. Inne i resecentrumet finns informationstavlor, men folk får mer och mer utav informationen i sina mobiltelefoner. Kanske har även de nya reskorten en inbyggd informationskälla. Information om avgångar och förseningar går på så vis att nås lite här och var. Det finns ingen större samlingslokal utan snarare mindre spridda utrymmen som ger avskildhet för de som väntar. Den nya perrongen är lite som en kokande gryta när tågen dundrar in. Det är verkligen en speciell plats i Varberg som har fått en utformning som gör att man minns den. Man kan lätt stå och stirra in i väggen, resecentrumet, när tankarna seglar runt i väntan på tåg. Resecentrumet har blivit en plats där folk lätt står.*

#### Reflektion kring Kevin Lynch

En nackdel med den metod som Lynch beskriver, med både professionell inventering och ett stort antal intervjuer, är att den är mycket arbetsam. En fördel med metoden är att hans begrepp sätter ord på vissa företeelser i stadens orienterbarhet och rörelse som kan vara viktiga att diskutera. Vilka landmärken ska finnas och från vilka håll ska de synas? Vilken identitet vill man att det nya området ska ha. Var ska gränserna gå? Genom att problematisera och diskutera det som är inventerat kan analysen leda vidare till förslag på utveckling i en Visuell plan. En annan fördel med den analys som Lynch framställer är att den går att använda i olika skala och med olika slags bebyggelse, vilket gör den användbar i många situationer.

Lynch påpekar att vid abstraktion och analys av de tre aspekterna: identitet, struktur och meningsskapande, ska man komma ihåg att de i verkligheten finns samtidigt, att det är denna komplexitet av olika relationer som är stad. Aspekten "meningsskapande" kan vara svår att undersöka i staden eftersom den till så stor del är individuell. Meningsskapandet är dock mycket viktig att



Fig. 17. Befintlig station (kartan är bearbetad från järnvägsutredningen (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 39)

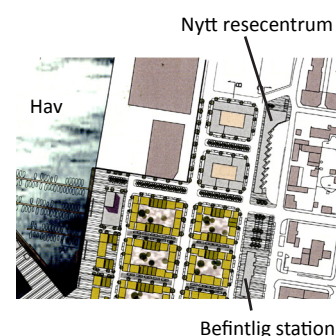


Fig. 18. Det nya resecentrumet enligt den bearbetade versionen av Europaförslaget (LMR Arkitekter, 2007, s. 11).

#### INGER BERGSTRÖM

Arkitekten Inger Bergström har bedrivit forskning på Chalmers Tekniska högskola. Hennes forskning om samband mellan arkitektur, ordnad materia och människans liv har resulterat i doktorsavhandlingen *Rummet & människans rörelser* (1996).

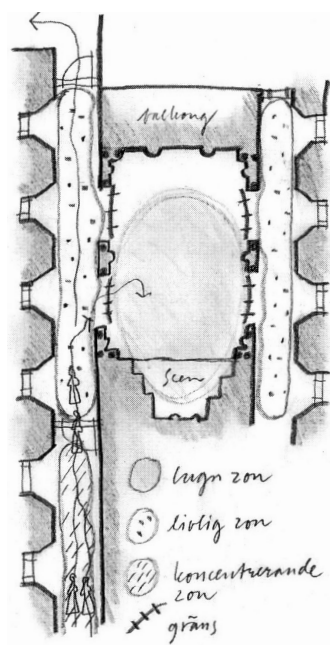


Fig. 19. Illustration över hur Bergström analyserat en upplevelse av rummet (Bergström, 1996, s. 35)

undersöka för att kunna hantera olika konflikter i staden på ett konstruktivt sätt.

Vid analys kan det vara relevant att fråga sig vilken mening, betydelse har det här torget, den här vägen etcetera för orienterbarheten, för rörelsen.

### Inger Bergström - empati och animering av rumsupplevelse

#### Analysens syfte

Avhandlingens syfte är att ta reda på hur det byggda påverkar människan och vilka sambanden är däremellan. Bland annat sker en fördjupning i rörelsens betydelse för upplevelsen av arkitektur.

#### Metod

Bergström utgår från att det finns allmängiltiga upplevelser för arten människa. Vad dessa är försöker hon fånga genom upplevelseforskning. De två metoder som hon testat kommer främst ifrån konstnärssidan. De fysiska grundförutsättningarnas påverkan analyseras dels genom *empati*, som är metod som hon hämtat från Harriet Ryd, vilket innebär en reflekterande inlevelseförmåga av hur det är att vistas och röra sig där som människa. Dels genom *animering* som innebär att levandegöra, besjåla artefakter för att förstå dess revir och signaler.

För att analysera ett hus/en plats sker först en objektiv beskrivning av det fysiska rummet via fakta, mått och synupplevelser. Därefter sker en analys av hur människor upplever rummet, vilket kan illustreras genom att exempelvis markera: lugn zon, livlig zon, koncentrerande zon, gräns och hur personer rör sig genom rummet, se fig. 19. Utifrån denna upplevelseanalys kan ett resonemang föras kring rummets koreografiska och scenografiska verkan.

Eftersom våra rörelser påverkar rumsupplevelsen, vilket i sin tur påverkar rummets användbarhet, förespråkar hon en form av rörelseprogram som innehåller krav på rummets koreografiska verkan. Enligt Bergström kan ett rörelseprogram användas som underlag för utformning i stadsbyggnadsprojekt.

#### Centrala begrepp

UPPLEVELSESEKVEN - en beskrivning av hur vägen är arrangerad för att bygga upp och ge upplevelser (vanligt i engelska parker).

FYSISKT RUM/STRUKTUR - en objektiv beskrivning som tas reda på via fakta, mått och synupplevelser.

UPPLEVT RUM/STRUKTUR - analys utifrån hur människor uppfattar platsen, om det är högtidligt, lättbegripligt, om man vill gå dit osv. Det upplevda rummet kan illustreras, se fig. 19.

RUMMETS/STRUKTURENSKOREOGRAFISKA VERKAN - hur rummets/strukturens uppbyggnad påverkar människans rörelse och valmöjlighet till rörelse.

RUMMETS/STRUKTURENS SCENOGRAFISKA VERKAN - förmåga att rymma och stödja händelser.



EMPATI - mänsklig inlevelseförmåga. Empati kan även ses som en metod för att analysera upplevelse på en plats.

ANIMERING - innebär att levandegöra, besjåla artefakter för att förstå dess revir och signaler.

RÖRELSEPROGRAM - program som innehåller krav på rummets koreografiska verkan.

STADENS GESTALT - innefattar både form och innehåll.

PERMANENS - fås genom att rummet upplevs som värdefullt och kan försvara sig mot konkurrerande intressen.

ADEKVAT FORM - är sådan att den skänker rummet de rörelsemöjligheter, det precisa utrymme, de ljusförhållanden, det tempo och siktförhållanden, för att bäst kunna innehålla och utveckla dess funktioner.

### Orienterbarhet

Orienterbarhet beskrivs som ett intuitivt sätt att ta till sig omgivningen, påverkas av den och styrs vidare. Bergström har tagit fasta på Aristoteles uppfattning att vi kan uppleva sex riktningar: framåt, bakåt, höger, vänster, uppåt, neråt, vilket förklarar varför vi har svårare att orientera oss i en femvägskorsning. Hon menar också att vi upplever det till höger mer närvarande och det till vänster mer avlägset. I en hänvisning till Camillo Sitte påpekar hon att rummets verkan beror av den "perspektivistiska effekten och sannerligen inte på hur platsen ser ut i plan" (Bergström, 1996, s. 103). Med hjälp av upplevelsesekvenser kan ett mentalt förberedande förspel till upplevelsen byggas upp, vilket underlättar och fördjupar förståelsen för det nästkommande rummet.

När vi färdas genom staden orienterar vi oss med hjälp att vårt bildminne och vår intuition enligt Bergström. Ofta spanar vi efter kända byggnader eller letar oss fram till centrum. Centrum finner vi genom att söka efter en gradvis tätning av bebyggelsen och en allt livligare miljö. När vi reser utanför staden mellan olika orter orienterar vi oss med hjälp av språket och intellektet. Vi följer skyltar och kartboken hjälper oss fram genom den hierarki av gator och orter som vi kan utläsa. Genom att vi litar på systemet kan vi acceptera paradoxer såsom att svänga åt höger trots att vi vet att målet finns till vänster.

Bergström hävdar att i den modernistiska staden, som återfinns i många av Sveriges förorter, har stadsstrukturen och vägnätet en allt för hög abstraktionsgrad, vilket innebär att det är svårt att hitta i dessa områden intuitivt. Exempelvis hur hittar man till en bra restaurant? I många stadsdelar finns det ingen intuitiv täthetsgrad eller livlighetsgrad att följa och det finns sällan sådana skyltar.

En annan brist i de modernistiska områdena är att tydliga gränser saknas, gränser mellan offentliga, halvoffentliga, halvprivata, privata områden. Gränser förtydligar en upplevelse av här och där. Därmed kan en tydlig upplevelse av här och där förtydliga orienterbarheten. Enligt Bergström kan de

linjer som gränserna bildar även användas för att leda blicken mot något man önskar visa.

### Rörelse

Bergström beskriver olika experiment som visar på att det finns en artegen mänsklig rörelseförmåga och att även de kinetiska upplevelserna är artegna. Hon menar att våra rörelser är en kombination av omedvetna reaktioner och mer medvetna val.

Människans rörelse påverkar upplevelsen av omgivningen och omgivningen påverkar människans rörelse. Detta samband är en komplex dubbelverkande process som sker vid rörelse för att leda oss fram till målet.

Den fysiska rörelsen kan ge psykisk påverkan eftersom det finns en koppling mellan muskelrörelse och välbefinnande. Rörelsen kan påverka upplevelsen genom olika vägval exempelvis kan att ett rektangulärt rum kan te sig större om man går i en båge igenom det än om det korsas raka vägen. Även tempot på rörelsen spelar stor roll för upplevelsen, till exempel smalnar synfältet av vid ett ökat tempo.

Omgivningen kan påverka rörelsen, till exempel gör ett monotont rum att vi ökar på tempot, på samma vis kan ett dekorativt rum medföra att vi saktar ner. Bergström menar att det är mycket ansträngande att gå helt rakt. För att kunna gå rakt behöver vi en fast målpunkt. Vi följer därför gärna linjer i vår miljö. Att behöva bryta mot linjen, eller göra en tvär riktningsändring kräver en högre koncentration. Vi söker ofta omfamnande, ex halvcirkelformade miljöer för vila.

Enligt Bergström sker det en ständig växelverkan mellan rörelse och vila. Vi tycker om att kunna få plats med kroppens rörelser utan att bli trängd och att kunna vandra i ett jämnt tempo. Inte behöva byta riktning, eller hastighet. Den fria rörelsen behöver dock en fast motpart, såsom en målpunkt eller linjer att följa.

Andras rörelse i vår omgivning påverkar också upplevelsen av rummet. Det är svårt att ha picknick mitt i ett gångstråk. Rörelsen är avgörande för rummets effektivitet. En rörelse längs en axel ger ofta ett mer högtidligt intryck än när människor rör sig i ett virrvarr.

Vi har svårt att påverka hur människor ska tänka inför sin omgivning, men med hjälp av kunskap om hur vi själva upplever omgivningen kan vi försöka förstå hur människor kommer att påverkas och reagera. Bergström menar att rörelserna har så stort inflytande för vilka aktiviteter och upplevelser som kommer att kunna ske att man borde göra ett rörelseprogram, med krav på omgivningens koreografiska verkan. Det är planerarna och gestaltarnas ansvar att miljön stödjer och uppmuntrar människors rörelse. Detta kan inte endast ske i slutet av planeringen då man endast har möjlighet att scenografiskt stödja en viss rörelse, därför bör rörelseprogrammet finnas med i ett tidigt stadium.

### Tillämpning i Varberg

Empati och animering kan användas för att undersöka upplevelsen på en plats. Jag har testat att göra en upplevelseanalys av de offentliga ytorna i och kring området för Västra Centrum. Analysen har skett genom att gå runt i området och inventera platser som upplevdes som koncentrationszoner.



Fig. 20. Analys över upplevelse av gaturummen i befintlig situation (metod inspirerad av Bergström (1996) se fig. 19).



Fig. 21. Analys över upplevelse av gaturummen kring Västra Centrum efter utbyggnad enligt Europaförslaget (metod inspirerad av Bergström (1996) se fig. 19).



Fig. 22. Innehållsförteckning till fig. 20 och 21.

De stora koncentrationspunkterna kring Västra Centrum finns främst vid korsningar där stora stråk möts, samt kring stationen där många beslut angående rörelse och riktning tas. Många av områdena för vila finns där det är ett större inslag av grönska eller i närheten av havet. Jag fann att det var enklare att använda metoden i den mindre skalan, på en plats. I fig. 23 nedan visas den befintliga situationen och Brunnsparken och på nästa uppslag finns upplevelseanalyser.

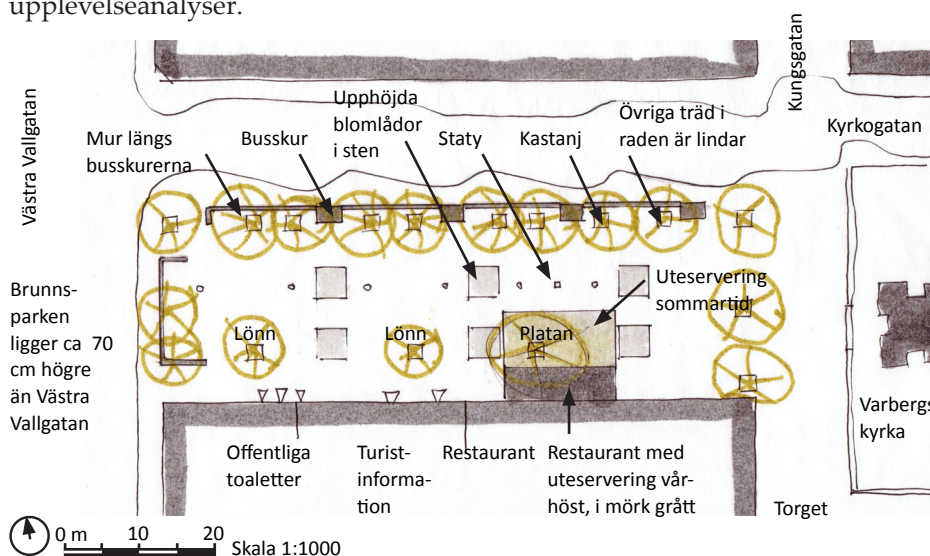


Fig. 23. Befintlig situation i Brunnsparken



Fig. 24. Innehållsförteckning till fig. 25 och 26.

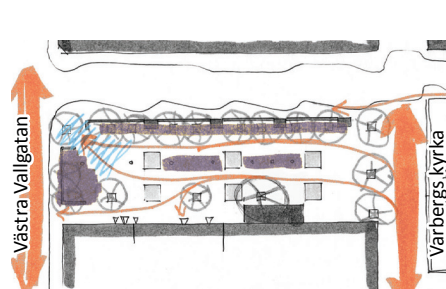


Fig. 25. Upplevelseanalys av Brunnsparken, vår och höst.

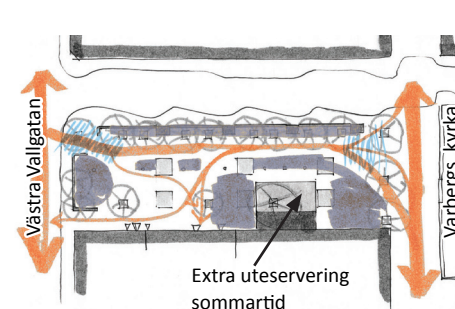


Fig. 26. Upplevelseanalys av Brunnsparken, sommartid med en utökad uteservering.

#### Reflektion kring Inger Bergström

En styrka med den metod som Bergström beskriver är att den undersöker det komplexa fysiska förhållande som finns mellan artefakt och människans upplevelse. Denna kunskap är användbar vid studie av orienterbarhet och rörelse.

Bergströms teori om att det finns artspecifika upplevelser tycker jag kan vara en grund, men jag anser att det är viktigt att undersöka de skillnader som olika brukargrupper kan ha av en plats. Jag saknar också ett resonemang kring hur upplevelsen av rörelsen kan påverkas av andra egenskaper såsom humör, väder osv.

Jag har tillämpat de två metoderna: empati och animering, som till stor del går ut på att se till sin egen upplevelse och på så sätt bli medveten om människans artegna upplevelser. Att sitta på en plats och observera hur andra rörde sig och grunna på varför de rörde sig som de gjorde, det vill säga bland annat analysera platsens koreografiska och scenografiska verkan fann jag givande. Utifrån de personer som jag observerat fann jag det sedan enklare att empatiskt analysera hur andra brukargrupper skulle kunna styras och använda platsen. Det vill säga analysera brukargruppernas orienterbarhet och rörelse.

Utifrån upplevelseanalys har jag funnit att studien av vilka platser som människor koncentrerar sig lite extra på, ofta har fått mig att förstå något nytt om orienterbarheten och rörelsen på platsen.

Tyvärr visar inte Bergström någon illustration på hur ett rörelseprogram skulle kunna se ut. Jag tänker dock att ett sådant program bör vara starkt kopplat till ett områdes funktionsprogram.



## Bill Hillier - Space syntax-analyser

### Analysens syfte

Syftet är att på ett vetenskapligt vis, med hjälp av matematisk konfigurations-teori, visa på den inre logiken mellan form och funktion i den byggda miljön. Hillier menar på att konfigurationsteorin skulle kunna ge en större förståelse för stadens uppbyggnad genom att analysera dess fysiska och sociala värden. Space syntax, som är samlingsnamnet för de olika analysmodellerna, är ett verktyg i så kallad "evidence-based design", design som bygger på bevisade effekter.

### Metod

I boken beskrivs flera olika angreppssätt och analysmetoder, som har sin grund i att rent matematiskt utforska relationer av rumslighet i bebyggd miljö. Dessa analyser kallas Space syntax. Analyserna sker med hjälp av datorprogram. Analysmetodernas validitet är testad i olika fallstudier. De två Space syntax-analyserna som är mest använda är Integration och Depth distance, vilka antingen används var för sig eller i en kombination.

För att analysera rummet i en mindre skala används begreppen: axial, konvext rum och isovist.

### BILL HILLIER

Bill Hillier är professor i arkitektur och urban morfologi på universitet i London och direktör för arkitekturstudier på Bartlett Research, UCL. Hans forskning om stadens konfiguration och olika analysmetoder för studier av rumsliga mönster är sammanställda i boken *Space is the Machine* (1996).

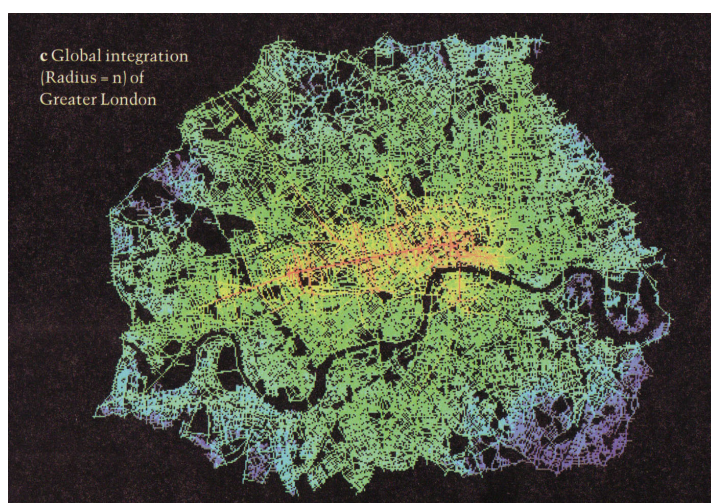


Fig. 27. Illustration, axialkarta över gatunätets integration i centrala London. Axialkartan är den vanligaste redovisningen av Space syntax-analyser. De gator(axialer) som ansluter till flest andra gator är mest integrerade och har en röd färg, medan de gator som är minst integrerade har en blå färg. (Hillier, 1996, plate 2)

### Centrala begrepp

KONFIGURATION - visar hur rum hänger samman och relaterar till varandra.

SYNLIGHET (visibility) - omgivningens möjlighet att synas.

INNEBOENDE STRUKTURELL FUNKTION (Generic function) - staden har en inneboende strukturell form och funktion. (Det vill säga *inte* stadens individualistiska form som kommer utav topografiska, kulturella, sociala, ekonomiska och historiska funktioner.)



Fig. 28. Axial (Hillier, 1996, s. 154)



Fig. 29. Konvext rum (Hillier, 1996, s. 154)

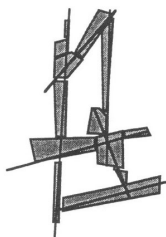


Fig. 30. Analys av en stadsstrukturs axlar och konvexa rum (Hillier, 1996, s. 154)

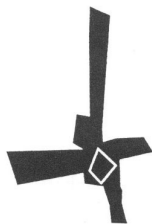


Fig. 31. Isovist (Hillier, 1996, s. 154)

VERNAKULÄR ARKITEKTUR (Vernacular architecture) - vernakulär, inhemsk kulturell arkitektur har uppkommit till stor del genom "trial and error" metoden och den historiska kulturen. Denna företeelse anses förklara olika städer konfigurationella skillnader.

STADSBEGRIPLIGHET (Intelligibility) - en förståelse för hur staden är uppbyggd. Den rumsliga strukturen bör spegla dess funktion för att ge en hög stadsbegriplighetsförmåga.

SAMNÄRVARO (Co-presences) - betyder att man vistas på samma plats utan att känna varandra. När det är många människor inblandade kallas det folkliv.

INTEGRATION - är en metod som visar på hur olika rum ansluter till andra rum. De gator som är mest integrerade är oftast de som används mest. Integration är även en viktig faktor för att visa på tillgängligheten till omgivningen. Olika städer har ofta olika konfiguration, dvs integrationsnivån är olika på både lokal och global nivå.

DEPTH DISTANCE - är en metod som utgår från avståndet från en plats till alla andra, sedan görs likadant med alla platser. Metoden innebär att man kan ta reda på vilken plats som har kortast avstånd till alla de andra, det vill säga är mest central.

AXIAL (axial) - ett långt gaturum som skulle kunna fungera som väg.

KONVEXT RUM (convex space) - det gaturum som bildas när alla linjer håller sig inom rummet, vilket ofta leder till ett cirkelliknande rum. Dessa rum erbjuder ofta en lugnare del där sociala aktiviteter kan ske.

ISOVIST - visar på hur gaturummen binds samman rent bildligt med hjälp av en analys av synfältets utbredning, en blandning av axlar och konvexa rum.

GLOBAL INTEGRATION - innebär att antalet anslutande gator som mäts är oändligt (radius n). Global integration används för att förstå sig på hur gatorna i en stad är integrerade med varandra.

LOKAL INTEGRATION - innebär att antalet anslutande gator som mäts är begränsat, ofta till 3 (radius 3). Lokal integration används för att förstå sig på hur gatorna är integrerade med varandra i en mindre del av staden.

RÖRELSEKONOMI (Movement economy) - står för det samspel som sker mellan människors rörelse och handelslokalisering. En gata där många rör sig attraherar försäljare och affärer till platsen, vilket i sin tur attraherar mer människor till platsen, vilket ökar attraktion för handelsetablering ytterligare. Denna dynamiska process beskrivs som rörelseekonomi.

### Orienterbarhet

Hillier använder begreppet synlighet (visibility) för att förbättra stadsbegripligheten, men han poängterar även andra delar såsom stadsstruktur och funktion för att förbättra förståelsen av staden.

"Between structure and function is the notion of intelligibility, defined as the degree to which what can be seen and experienced locally in the system

allows the large-scale system to be learnt without conscious effort. Structure, intelligibility and function permit us to see the town as a social process, and the fundamental element in all three is the linear spatial element, or axis.” (Hillier, 1996, s. 215)

Han menar att stadsrummens form och sambanden dem emellan har betydelse för förmågan att orientera sig i staden. Linjer i form av vägar och siktlinjer styr till stor del hur människor rör sig i staden, de är därmed högst betydande för orienterbarheten. Stadens rumstruktur kan brytas upp i ett flertal konvexa rum, men det är alltid en eller flera linjer som ansluter och som förbinder de konvexa rummen med varandra, leder människor och som förklarar sambanden mellan rummen.

Kontentan av resonemanget om Space-syntax är att maximera den längsta linjen, för att få en bättre uppbyggnad och förståelse av staden.

### Rörelse

Rörelse ses som något grundläggande för staden och som något som planerare bör lägga stor vikt vid. Det finns en begreppsmässig uppdelning av rörelse i staden, movement (större rörelse) som sker i axiella rum och occupation (stillastående eller mindre rörelse) som främst sker i konvexa rum. Han lyfter fram att en samlande rörelse är viktig för möten, så kallad samnärvaro och andra aktiviteter. Att ta reda på vilka stråk där det sker mycket rörelse kan vara av vikt för den som vill starta en ny verksamhet, eftersom att en frekvent rörelse leder till fler spontanstopp och mer affärer. Betydelsen av dessa multiplifieringseffekter av rörelse är stora och fenomenet kallas ”Rörelseekonomi”.

Analysen tar sin utgångspunkt i rörelse som konstant tillstånd och oföränderlig om inget påverkar den i enlighet med Newtons första rörelselag. Hillier beskriver rörelse på följande sätt:

“Natural movement is a kind of inertia theory: it says not how individuals are impelled by buildings to move in this or that direction, but that, given that they move, then their distribution in a spatial configuration will follow certain mathematical and morphological laws, given only that movement is from all - or at least, most - parts to all others, and follows some principle of economy in route selection.” (Hillier, 1996, s. 393)

Han påpekar att formen av mellanrummen i staden och dess konfiguration är av högsta betydelse. Generellt sker analyserandet efter ett normativt rörelsemönster. Barn och drogpåverkade anses dock vara brukargrupper som inte följer mönstret. (Hillier, 1996)

### Tillämpning i Varberg

En Space syntax-analys kan vara användbar som underlag för olika undersökningar av orienterbarhet och rörelse. Utifrån axialkartan, fig. 27, kan jag få stöd i var handeln ska lokaliseras i enlighet med ”rörelseekonomi”. De gator som är mest integrerade (visas i rött) i och kring Västra Centrum är Östra hamnvägen, Västra Vallgatan, Magasinsgatan och Engelbrektskutan.



Fig. 27. Space syntax-analys för European-förslaget (LMR Arkitekter, 2007, s. 32). Innehållsförteckning saknades.





Fig. 32. Isovist (blått) utifrån torgytan (vit ruta) framför det nya resecentrumet. Synfältet (blått) kan även påverkas av exempelvis växtlighet och bussparkering. Den vitsträckade linjen visar den längsta siktlinjen från resecentrums och söderut längs Västra Vallgatan. Metod insirerad av Hillier (1996) se fig. 31. Grundkarta: (LMR Arkitekter, 2007 s. 11).



Fig. 33. Genom att bygga resecentrumet mer österut i jämförelse med det bearbetade European-förslaget, syns resecentrumet tidigare när man kommer söderifrån på Västra Vallgatan, se vitsträckad linje. Metod insirerad av Hillier (1996) se fig. 31. Grundkarta: (LMR Arkitekter, 2007 s. 11).

För att studera synfält från en viss plats kan exempelvis en isovist vara till hjälp, se fig. 32 och fig. 33.

Hilliers argumentation att förlänga den längsta raka gatan för att få bättre orienterbarhet, hade varit intressant att tillämpa på gångtrafik i centrala Varberg. Exempelvis hade analysen kunnat utgå från gångvägar, trottoarer och gågator. Av tidsbrist har det tyvärr inte möjlighet funnits att undersöka detta. Den Space syntax-analys som finns i det bearbetade European-förslaget visar främst gator för biltrafik men har även med gångvägar i Engelska parken och gågatan på Kungsgatan, men inte gång- cykelvägarna kring Varbergs fästning, se fig. 27.

#### Reflektion kring Bill Hillier

Boken *The Space is the Machine* är utförlig, både teoretiskt och matematiskt, vilket gör den något svårsmält. Space syntax som är ett samlingsnamn för en mängd olika analys-metoder som utgår från matematisk rumsanalys. En nackdel med många av integrationsanalyserna, som kan vara illustrativt lätt-tillgängliga, är att de kräver en hel del kunskap om metoden för att kunna förstå vad det är som har påverkan på resultatet. Egentligen är det inte en kritik till metoden utan till de som lägger fram metoden utan en ordentlig redogörelse för hur den är gjord.

Resultatet påverkas påtagligt tex av hur stort område som analyseras samt vilket antal integrerade gator som mäts. Exempelvis har en analys med (radius 3) delat alla gator i tre kategorier, utefter hur mycket de är integrerade. Antalet radius går ofta att utläsa genom att studera antalet färger. Vid mätning av den globala integrationen är radius (n), vilket i princip innebär oändligt. Eftersom resultaten är starkt påverkade av hur analysen är gjord är jag tveksam till att den går att använda för att rekommendera lämplig hand- delsetablering (movement economy). Däremot om till exempel ökad tillgäng- lighet i gatustrukturen önskas kan axialkartan vara en lämplig analysmetod för att jämföra gatornas integration i befintligt situation och i föreslagen.

Det faktum att den matematiska teorin till väsentlig del bygger på en två- dimensionell plan med axialer, raka gaturum, gör den mer lämplig i en stadsstruktur där det är husen som upplevs som "stadsrummets väggar". I stadsstrukturer där exempelvis topografi och växtlighet inverkar på orien- terbarhet och rörelse kan även dessa behöva räknas in som solida artefakter. Genom att endast analysera stadsstrukturen i två dimensioner kan man missa möjligheter som finns i stadsstrukturen som bygger på höjden, exempelvis rörelse på brokonstruktioner och under mark.

Space syntax-analyser bortser från att personer rör sig från plats till målpunkt. Istället analyseras endast gaturummets konfiguration. Detta har jag haft svårt att ta till mig. Det beror på att jag inte själv kan relatera till detta, då jag tänker att jag rör mig från en plats till en annan, inte på den mest integrerade gatan. Boken beskriver dock övertygande om att en analys av den rumsliga struk- turen kan visa hur den verkliga generella rörelsen sker. Hillier menar på att en analys av den rumsliga strukturen ger en bättre bild av rörelsen än att utgå målpunkter och förutse och beräkna rörelserna däremellan.



Hillier hävdar att Space-syntax ska öka förståelsen av staden snarare än att fungera som en normativ analys. Detta är en av analysens styrkor. Det kan utveckla analysens användningsområden. Med tanke på analys av orienterbarhet kan en Space syntax-analys vara till hjälp för att analysera rumslighet och siktlinjer, men den saknar metod för att analysera funktionen av landmärken och andra karaktärsskapande element.

Hillier har en stark tilltro till att orienterbarhet och rörelse är två viktiga faktorer vid stadsanalys. I boken *Space is the Machine* (1996) har jag fastnat för ett stycke (se spalt th) om de stora fördelarna med att analysera orienterbarhet och rörelse. I stycket menar han på att svårigheten med att analysera stadens varierande mångfunktionalitet och relationen plats- stad, som är två stora diskussioner inom stadsplanering, går att lösa genom att fokusera på orienterbarhet och rörelse. Därefter menar han på att den gemensamma nämnaren för orienterbarhet och rörelse är rumslighet (space). Rumslighet är utgångspunkten för de analyser han beskriver, Space syntax-analyser.

Enligt Hillier kan studiet av olika rumslighet (axiala rum/ konvexa rum) ge olika förutsättningar för olika aktiviteter, vilket kan möta stadens varierande mångfunktionalitet. Om det finns olika slags rum, finns också förutsättningar för en varierande mångfunktionalitet. Angående svårigheten att analysera relationen plats – stad menar han att den analyseras i konfigurationsteorin. Ur en axialkarta kan platsens relation till staden analyseras.

För att möta en varierande mångfunktionalitet, som är nära kopplat till olika rörelse, tycker jag att en analys av rumslighet har varit ett bra verktyg. Angående diskussionen kring relationen plats - stad har inte att Space syntax-analyserna nått hela vägen. Space syntax-analysens fokus på rumslighet bortser från karaktärsskapande faktorer, såsom historisk tillhörighet, landmärken och områdets olika funktioner. Dessa faktorer har stor påverkan på relationen plats - stad. Vid en analys av orienterbarhet bör även dessa faktorer belysas.

## Gordon Cullen - dramatiska rumsupplevelser i staden

### Analysens syfte

Cullen lägger inte fram någon analysmetod utan förmedlar istället en uppmaning om att alla, framförallt stadsplanerare, ska se staden som ett konstverk. Ett konstverk som bygger på spänning av kontraster, på en dramatik av upplevelser av att vara här och att ana ett där. Han menar på att det finns en konst utav olika relationer (art of relations), precis som det finns en konst av arkitektur. Människans upplevelse av omgivningen är i fokus.

### Metod

Boken är full av exempel som ska inspirera till ett konstnärligt stadsbyggande. Fokus är på täta städer. Hans exempel av "bildserie" ger en handfast illustration av hur ett stråk skulle kunna upplevas. I boken ges flera exempel på hur man kan ta fram en bildserie. Den mest kända bildserien, se fig 34, är framtagen genom att endast studera plankartan. Andra bildserier är framtagna

"We should, in effect, start from what we cannot explain rather than what we think we can. There are two such great anomalies in our current ways of seeing cities. The first is the problem of multi-functionality. Every aspect of the spatial and physical configuration of the city form seems to have to work in many different ways - climatically, economically, socially, aesthetically, and so on- with the additional difficulty that form changes only slowly while function changes rapidly. The second is the part-whole problem, or as some might prefer, the place-city problem, that is the fact that in most cities made up of parts with a strong sense of local place is almost impossible to make a clear morphological distinction between one part and another, at least not at the level at which it could inform design. If the theory set out in this chapter is anywhere near right, then it will become clear that these two issues are rather more than closely related: they really are the same problem, because all functions relate to the form of the city through two generic functional factors: how we as individuals find the city intelligible, and how we move around in it. These generic factors are so powerful that all other aspects of function pass through them. They are so because in cities, as in buildings, the relationship between form and function passes through space. How we organize space into configuration is the key both to the forms of the city, and how human beings function in cities." (Hillier, 1996 s. 152.) Min kursivering.

### GORDON CULLEN

Arkitekten Gordon Cullen jobbade bland annat för konsultföretag och för tidningen *The Architectural Review*. Hans illustrationer och idéer kring visuell stadsarkitektur är sammanställda i boken *The Concise Townscape* (1971).

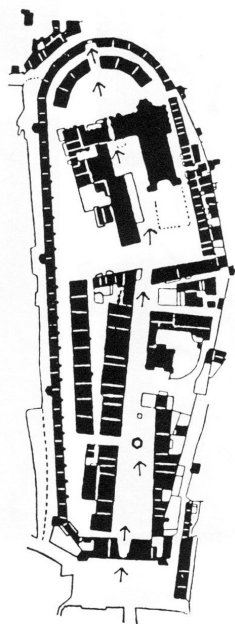
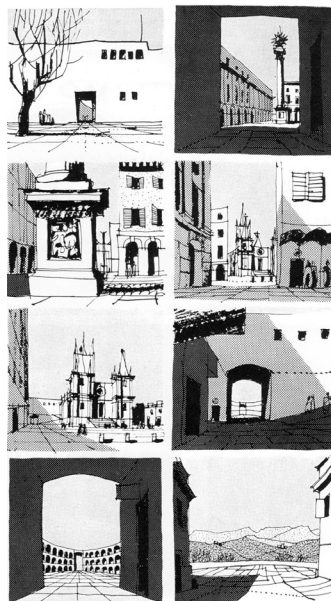


Fig. 34. Bildserie. Den nedersta pilen visar platsen för vyn på den översta bilden tv, osv. (Cullen, 1971, s. 17)

genom platsbesök och fotografering som dokumentation för stråkets varierande upplevelse.

I slutet av boken beskriver han ett sätt att ta sig an städer, som påminner om människans utveckling. Från ett barns upplevelse av nuet till en vuxen människas möjligheter att påverka världen.

"1. Jag är här, jag är i detta rum, nu. Medvetenhet kring rum.

2. De är där. Den byggnaden är vacker eller ful. Medvetenhet kring tillstånd och karaktär.

3. Jag förstår beteende. Vi rör oss och upptäcker nya perspektiv. Det finns ett tidsperspektiv.

4. Jag organiserar. Jag kan justera rum och karaktärer till att göra det till en plats för människor." (Cullen, 1971, s. 194f) fritt översatt.

### Centrala begrepp

**STADSFORMATION (Townscape)** - De proportioner och den rumslighet som finns mellan byggnader skapar en dramatik i staden, stadsformation. "... one building is architecture but two buildings is townscape." (Cullen, 1971, s. 133)

**BILDSERIE (Serial vision)** - en serie av vyer som visar den varierande stadskaraktär som finns längs ett rörelsestråk.

**PLATS: HÄR - DÄR (Place: here - there)** - plats beskrivs som en stark upplevelse av *här*, i förhållande till en upplevelse av *där*.

**STADENS LIVSÅDER (Line of Life)** - är det stråk som bygger upp staden och ger puls. Stråket har ofta sin grund i stadens funktioner.

**PRÄRIEPLANERING (Prairie planning)** - funktionalistisk planering som syftar på en gles symmetrisk placering av likadana flerfamiljshus.

**VISKOSITET (Viscosity)** - den tröghet i rörelsen som uppstår när människor går långsammare eller stannar till en stund.

**RUMSLIGHET (Enlosure)** - En mindre omslutande rumslighet med en mänsklig skala som förefaller som lugn och vilsam att vistas i. Cullen påpekar att platser med en omslutande rumslighet ofta finns i närheten till större trafikstråk.

### Orienterbarhet

Cullen berör inte orienterbarhet direkt, men indirekt genom en önskan om att människor ska minnas staden och få stark och fyllig mental bild. Det är upplevelsen som är det centrala. En uppfattning av att vara *här*, att det finns ett *där*, och att det finns *okänt där*, är viktiga delar i upplevelsen att vara i staden.

Han lägger stor vikt på synbarhet, som han anser är det mest betydelsefulla sinnet till att uppfatta omgivningen. Genom olika bildsekvenser visar han på spänning och kontrast mellan olika rum, som kan ge en varierad upplevelse av att närma sig exempelvis ett landmärke. I studierna av att uppleva staden återfinns tre grundstenar som är viktiga att vara medveten om vid formandet

av en upplevelserik stadsmiljö: människans rörelse och position i relation till omgivningen, samt hur omgivningen kan stimulera människan.

När det kommer till att läsa och översätta kartan till verkligheten poängterar han att de relationer och storleksförhållanden som kartan speglar kan uppfattas som något helt annat i verkligheten. Exempelvis kan en på kartan liten park kännas stor att strosa omkring i.

Lite kort berör han att staden har en livsådra, "the Line of Life", som han kallar det. Utifrån stadens livsådra blir staden mer läsbar och får en mer karakteristisk form. Han menar att livsådran ofta hänger samman med topografin, därför blir den ofta påtaglig vid kuststäder. Genom att skapa spänning och dramatik och ta fasta på stadens livsådra, kan staden få en förståelig uppbyggnad och en ökad orienterbarhet.

### Rörelse

Rörelse beskrivs tätt sammankopplat med upplevelse. I var position i rörelsen kan ett *här* upplevas, samtidigt som det ofta finns möjlighet att ana ett *där*. Genom rörelse kan man ta sig till det som skymtas där borta, som då upplevs som här, medan kanske ett nytt där skymtas. Detta sätt att ta sig fram i staden illustrerar Cullen i bildserier, se fig. 34. Det är dock inte alltid som det går att röra sig till det som skymtas.

"By the exercise of vision it became apparent that motion was not one simple, measurable progression useful in planning, it was in fact two things, the Existing and the Revealed view." (Cullen, 1971, s. 12)

Cullen är en förespråkare för att uppleva staden till fots. Det finns en stark önskan om socialt liv och rörelse på gatorna. Begreppet viskositet står för den tröghet av rörelse som uppstår när människor möts och småpratar eller stannar till vid ett skyltfönster. De mindre rumsligheter som bjuder in till en mindre avstickare ses som viktiga komponenter i staden.

Upplevelsen av den kinetiska rörelsen tas upp i en jämförelse mellan 1600-tal och 1900-tal, där han menar att en dramatisk förändring har skett när det kommer till individens mobilitet. Det är inte längre resandet i sig som blivit arbetsamt utan det är mest besvärligt att ta sig av och på ett fordon. Avståndet som överbryggas är sekundärt till att exempelvis hitta en stol på ett tåg. Det arbete som krävdes på 1600-talet medförde en viss dragningskraft till att vara nära staden. Det nya rörelsebeteendet innebär att stadens form förändras. Cullen påpekar att en nackdel med dagens mobilitet är att människor både pendlar längre och flyttar oftare, vilket gör det svårare för människor att känna igen sig, och att förstå sambanden. (Cullen, 1971)

### Tillämpning i Varberg

Jag har testat att göra en bildserie längs med Västra Vallgatan. Sträckan karakteriseras av att först var storskalig och industriell till att bli mer och mer stadsmässig, med en mer tät och blandad bebyggelse vid de mest centrala delarna. I Cullens metod för att få fram en bildserie kan platsbesök ingå. Jag fann även att olika karttjänster på internet med gatuvy-funktion, kan vara till stor hjälp vid en bildserieanalys av befintlig situation. En observation är att den gatuvy

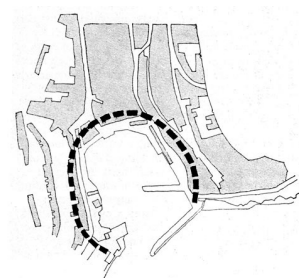


Fig. 35. Förslag på hur stadens livsådror kan markeras (Cullen, 1971, s. 113).



Fig. 36. Karta över bildserie längs Västra Vallgatan, från norr till söder. För bildserie se fig. 32.

som finns på nätet, visar vyer från ett högre perspektiv, än vanlig ögonhöjd. Bildserien för Västra Vallgatan fig. 32, nedan har tagits fram genom att på plats bestämma viktiga vyer och sedan har skissandet skett med internetjäns- tens gatuvy som grund.

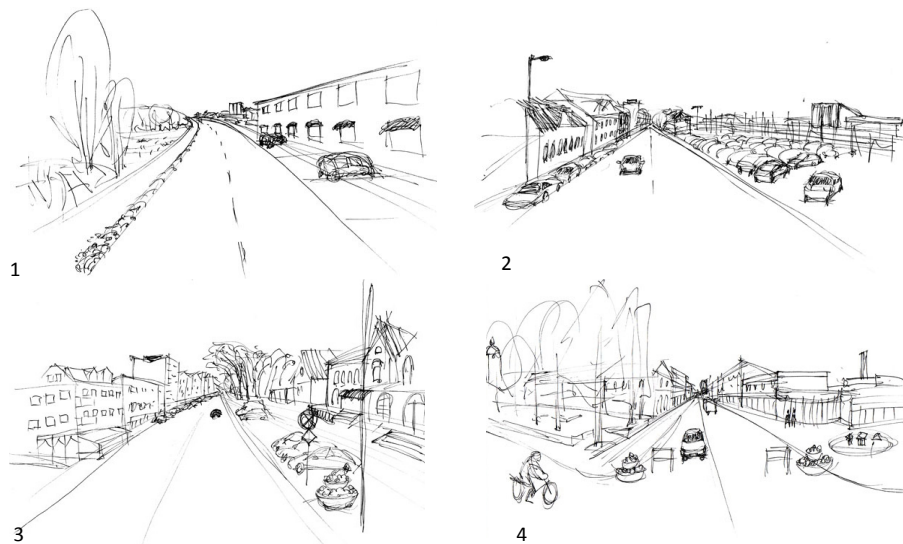


Fig. 32. Bildserie utifrån befintlig situation längs Västra Vallgatan, längs med den del som planeras för Västra Centrum, se fig. 36. Idag går färden från den stora skala kring industriområden, fram till stationen där den täta koarterstaden tar vid till vänster. Väl framme i Varbergs mest centrala delar är det mycket affärsverksamheter och detaljrikedom i gatumiljön är stor. Denna stegvisa ökning av omgivningens täthet, förstärker förståelsen av att närma sig centrum.

Begreppet "stadens livsåder" var spännande att utreda i Varberg. Jag valde att ta hjälp av en karta som visade Varberg och en stor del av dess omland, för att med hjälp av vägnät och verksamhetsområden, se stadens struktur och relation till omgivningen. Jag fann att Västra Vallgatan är den gata som är mest integrerad med väsentliga delar i Varberg såsom, centrum, fästningsområdet, hamnen.

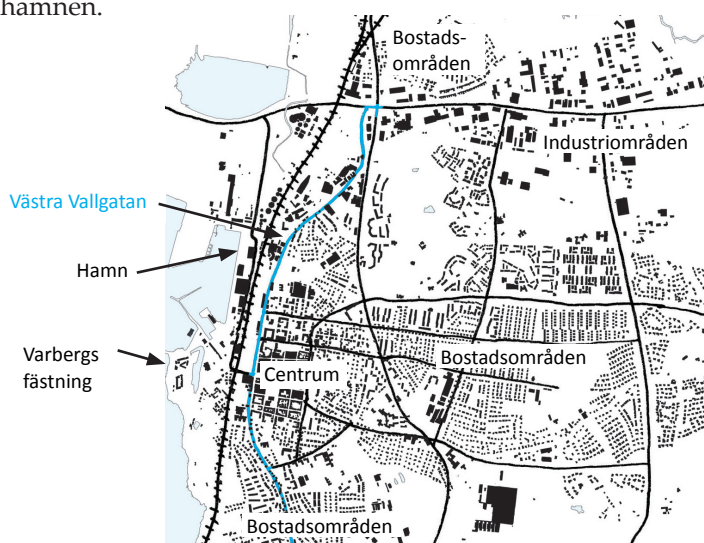


Fig. 37. Karta över centrala funktioner i Varberg. Stadens livsådra Västra Vallgatan är markerat i blått, är den väg i Varberg som förbinder de flesta av stadens viktiga funktioner.



### Reflektion kring Gordon Cullen

Det potpurri av exempel och begrepp som Gordon Cullen med engagemang bjuder på i sin bok är mycket inspirerande och bokens stora styrka. Många gånger är boken dock något spretig. Hans bok är skriven som en reaktion på den utglesning av staden som införandet av spårvagnar och bilar innebar. Hans ideal om den täta, levande stadens stora kvalitéer slår igenom. Ibland kan jag dock förundras över att de brukare som tas upp främst är vuxna män, vilket jag ser som en svaghet i hans exempel. Jag försöker tänka att det inte behöver betyda att det han skriver främst är giltigt för män, utan att det bara är ett "vanligt" sätt att lägga fram generell kunskap. Det är kunskapen om hur den vackra staden kan byggas som han gärna vill förmedla.

Att använda sig av bildserie kan vara ett illustrativt sätt att både förmedla rörelsen och den orienterbarhet som finns längs med ett stråk.

### Jan Gehl - det vitala livet i staden

#### Analysens syfte

Boken är skriven för att upplysa om de brister som Gehl ansåg förekomma i den funktionalistiska arkitektur och planering som dominerade på sjuttioalet. Syftet är att lyfta fram människorna, livet som sker mellan husen och hur människan påverkas av den fysiska miljön.

#### Metod

Det finns ingen uttalad analysmetod, utan boken ger med många belysande exempel en inblick i hur utemiljön skulle kunna påverka människor, dess aktiviteter och rörelse. Indirekt förespråkar han en studie, analys av vilka aktiviteter på plats som är nödvändiga, frivilliga och sociala. Generellt beskriver han vikten av att ge förutsättningar för de frivilliga och sociala aktiviteterna.

#### Centrala begrepp

Tre former av aktivitet:

1. NÖDVÄNDIGA AKTIVITETER (Necessary activities) - ta sig till bussen, gå och handla etc.
2. VALFRIA AKTIVITETER (Optional activities) - slå sig ner på en bänk, spela kubb etc.
3. SOCIALA AKTIVITETER (Social activities) - prata med grannen, leka etc.

LIVET MELLAN HUSEN (Life between buildings) - gatumyller, stadsliv, folkliv, mer och mindre sociala aktiviteter.

FOLK DRAR FOLK (People come where people are)

KANTEFFEKTEN (Edge-effect) - vilket innebär att människor dras till sidan av stråket, dvs till väggar, mindre rumsligheter, eller andra föremål för att exempelvis vila en stund eller stanna till och prata med en vän.

BJUDA IN (Invite) - utemiljön kan bjuda in människor till att vistas där.

#### JAN GEHL

Arkitekten Jan Gehl är professor i urban design på Köpenhamns universitet. I boken *Life Between Buildings - Using Public Space* (2006) beskrivs relationen mellan offentligt rum och det sociala livet.

STÖTA BORT (Repel) - utemiljön kan stöta bort människor till att gå någon annanstans.

### Orienterbarhet

Gehl utgår ofta ifrån de mänskliga sinnen när han beskriver samband mellan människan och utemiljön. Synen, som han menar är det mest utvecklade och användbara sinnet, är viktigt för att orientera sig. Han diskuterar synens funktioner som förutsättning för olika slags kommunikation och social aktivitet. Till exempel har avståndet och vinkeln stor betydelse. Det längsta avstånd som det går att känna igen en människa på är 70-100 m. Den horisontella vyn är avsevärt större än den vertikala.

Han förordar en god visuell kontakt. Om inte människor ser en plats kommer de inte att använda den. Synlighet är därmed grunden i uttrycket "people come where people are", som exempelvis innebär att barn kan vilja gå ut och leka om de ser att andra barn är ute och leker. Det är orienterbarhet i den lilla skalan mellan människor som lyfts fram, men han tar även upp att en diffus struktur i utemiljön kan motverka livet mellan husen. När inte människor förstår möjligheterna i området: var de ska ta sig, eller vad de ska göra är det mindre troligt att de kommer att göra det. Därmed beskriver Gehl att orienterbarhet är en viktig funktion för hur uteaktiviteter kan uppmuntras. De platser som man ser och kan nå, är det mer troligt att man utnyttjar.

"Public spaces in the city and in residential areas can be inviting and easily accessible and thus encourage people and activities to move from the private to the public environment. Conversely, public spaces can be designed so that it is difficult to get out into them, physically and psychologically." (Gehl, 2003, s. 113)

Detta resonemang beskriver att det man ser kan vara attraktivt, eller oattraktivt. Det kan finnas saker som man inte vill att människor ska hitta till i staden. Gehl sätter här fingret på vikten av att utforma utemiljön så att den underlättar en förståelse av vilka förutsättningar till aktivitet som finns runt omkring en.

### Rörelse

På samma systematiska sätt som Gehl går igenom olika sinnen går han även igenom olika sätt att röra sig, gå, stå, sitta och så vidare. Det är stort fokus på gående, som han menar sker i ca 5 km/h, vilket är den takt som kroppens sinnen är anpassade för. De tre olika aktiviteterna: nödvändiga, frivilliga och sociala kan alla ske genom olika slags rörelse. Han poängterar att utformningen av kantutrymmet är mycket viktigt för att gynna människors frivilliga och sociala aktiviteter. Både mindre rumsligheter och artefakter, såsom träd och pollare kan bidra till den så kallade "kanteffekten".

En långsam rörelse medför att människor vistas längre ute, vilket leder till mer människor ute. Hans beskrivningar har ofta stort fokus på den täta staden, men han poängterar att det viktiga är att det är människor och händelser som samlas, inte bara byggnader.



### Tillämpning i Varberg

Med tanke på diskussionen om att det som människor ser och orienterar kan vara attraktivt eller oattraktivt kom det upp en del frågor om Västra Centrum som jag besvarat:

Var vill man ha tydlig orienterbarhet? – Mellan noderna: Torget, resecentrumet och fästningsområdet.

Vad vill man se? – Människor, havet, societeten, Varbergs fästning.

Vad vill man inte se? – Vissa delar av hamnens storskaliga och monotona bebyggelse.

Kunskap om faktorer som styr den så kallade kanteffekten längs ett stråk, skulle kunna användas vid utformning av en plats. En plats med en fungerande kanteffekt ger förutsättningar för människor stanna till och vistas längre på en plats.

Finns det platser där det är mer lämpligt att utveckla kanteffekten? – Kajstråket, handelsstråket, samt någon plats däremellan.

### Reflektion kring Jan Gehl

De studier som Gehl har gjort på människans beteende ger informationsrika och handfasta tips på hur utemiljön kan utformas, vilket är bokens starka sida. Det finns en allmängiltighet i människans uppförande som känns lika aktuell idag som på 70-talet. Kunskap om människans beteende är en viktig utgångspunkt för analys av orienterbarhet och rörelse. En fråga som tyvärr förblir obesvarad i boken är om det finns några kulturella skillnader i människors uppförande. Om det vore så, skulle de kulturella skillnaderna kunna utgöra en begränsning för de teorier som Gehl lägger fram.

Kontaktsökandet som Gehl diskuterar innefattas inte direkt i orienterbarhet och rörelse, men indirekt. Att röra sig längs med samma väg och se andra människor kan vara ett första steg till kontakt. Gehls undersökning visar att man på 70-100 m avstånd kan känna igen en annan människa. Detta är viktigt att beakta vid resecentrum där många möten mellan människor sker.

Boken är skriven som en reaktion på den funktionalistiska planeringsstilen. Gehl förespråkar många av den täta kvarterstadens fördelar, såsom tydliga rumsbildningar för möten och en variation av aktiviteter. Jag blir dock nyfiken på hur detta går att applicera på en mer gles stadsstruktur.

### Likheter och skillnader mellan teorierna

Alla teorier som jag studerat förespråkar den täta staden med ett myllrande folkliv. Det finns dock en hel del skillnader mellan teorierna när det kommer till vilka aspekter som lyfts fram angående orienterbarhet och rörelse.

Space syntax-analyserna med sitt matematiska utgångsläge är de som urskiljer sig mest i jämförelse med de andra som har ett mer upplevelsebetonat angreppssätt. En skillnad är att vid analys av ett stadsområde bortser Space-syntax från karaktärskapande element, landmärken osv, vilka Lynch och

Cullen betonar är viktiga komponenter för människors rörelse. Slutsatsen för Space syntax-analysen är att rörelsen troligtvis sker på de mest integrerade gatorna medan Lynch-analysen menar att vi rör oss mellan olika målpunkter, landmärken.

Hilliers kontenta av en Space syntax-analys, att maximera den längsta linjen, för att få en bättre uppbyggnad och förståelse av staden, påminner om Cullens beskrivning av stadens livsådra. Deras analyser skiljer sig dock åt. Hillier hävdar att gatan ska vara rak, medan den huvudgata som Cullen lyfter fram främst ska vara historiskt och funktionellt viktig, vilket innebär att den kan vara krokig. Det är stadens rumsliga dramatik som ska utvecklas enligt Cullen. Det är ett resonemang som inte alls finns i Hilliers idéer bakom Space syntax där det istället är vägarnas integration som behöver utvecklas.

Alla analyserna lyfter på ett eller annat sätt fram rörelse som en viktig funktion i staden. De koncentrationsområden som Bergström beskriver påminner om Lynchs idé om en högre uppmärksamhet vid korsningar. Koncentrationsområdena uppstår ofta vid ett vägval. Cullen är den främsta förespråkaren för upplevelse av rörelsesekvenser och stadens fysiska dramaturgi. Gehl betonar istället människan som det mest intressanta att se i staden. Dessa två fokus behöver dock inte stå i något motsatsförhållande.

Cullens beskrivning om en upplevelse av ett här och ett där påminner om Lynchs begrepp district, om än i en mindre skala. De poängterar båda områdets särskiljande identitet. En skillnad mellan Cullens upplevelse av Här och Där är att den i en högre grad är rumsligt beroende, till skillnad från Lynchs begrepp distrikt.

### Aspekter på orienterbarhet

Definitionen av orienterbarhet i denna uppsatsen är: förmåga att se och förstå sin omgivning, för att kunna nå fram till ett mål. Litteraturstudien har lyft fram mycket kunskap och många aspekter på orienterbarhet. På ett abstrakt plan anser jag att det finns två sidor av orienterbarhet, en som utgår från människan och en som utgår från omgivningen.

För att enklare kunna använda kunskapen är det mer intressant att fördjupa sig i samspelet mellan människa och omgivning. I litteraturstudien har mycket kunskap påträffats som på olika sätt berör orienterbarhet, som ett samspel mellan människan och omgivningen. Utifrån de likheter de har sinsemellan är många väsentliga kunskapsområden och aspekter sammanställda i figuren på nästa sida. Figuren är främst till för att ge en överblick och vara en inspirationskälla för den som vill fördjupa sig mer i någon aspekt.

Aspekterna på orienterbarhet har olika tyngdpunkt. Sammanställningen i fig. 38 visar att en del aspekter berör främst människans orienteringsförmåga och en del lutar mer åt en intellektuell förståelse för stadens uppbyggnad.

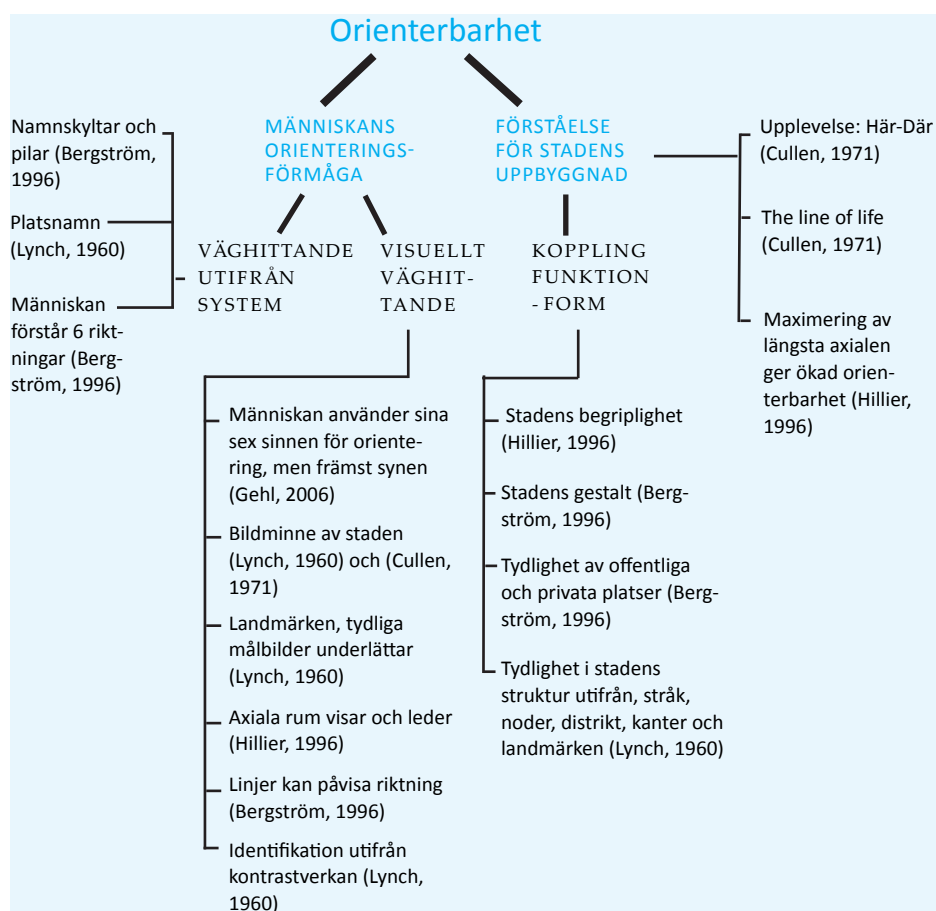


Fig. 38. En överblick över olika aspekter på orienterbarhet, utifrån litteraturstudien.

### Bra orienterbarhet

Med litteraturstudien som stöd menar jag att en bra orienterbarhet betyder att det är *lätt* hitta dit man vill komma (Bergström, 1996). Mer konkret innebär det att man får en förståelse för vad omgivningen har för funktion och hur det påverkar orienterbarheten (Hillier, 1996). Det innebär också det finns mer utmärkande områden som man enkelt minns och som man använda för att strukturera upp vägen (Lynch, 1960). En förståelse för vad som komma skall underlättar orienterbarheten och upplevelsen av ett här och ett där (Cullen, 1971).

### Aspekter på rörelse

Rörelse syftar i denna uppsats på förflyttning av fotgängare, cyklister och bilister. Allt från snabb rörelse till att stanna till och småprata med på någon på vägen. Rörelse påverkas liksom orienterbarhet, av både människan och omgivningen, men här är också tidsaspekten en viktig faktor. Eftersom dessa tre faktorer i praktiken återfinns samtidigt har jag gjort en sammanställning av rörelse, utifrån de ämnesområden och aspekter på rörelse som ofta återkommer i litteraturen, se figur 39. Figuren är en illustration av likheter mellan aspekterna.

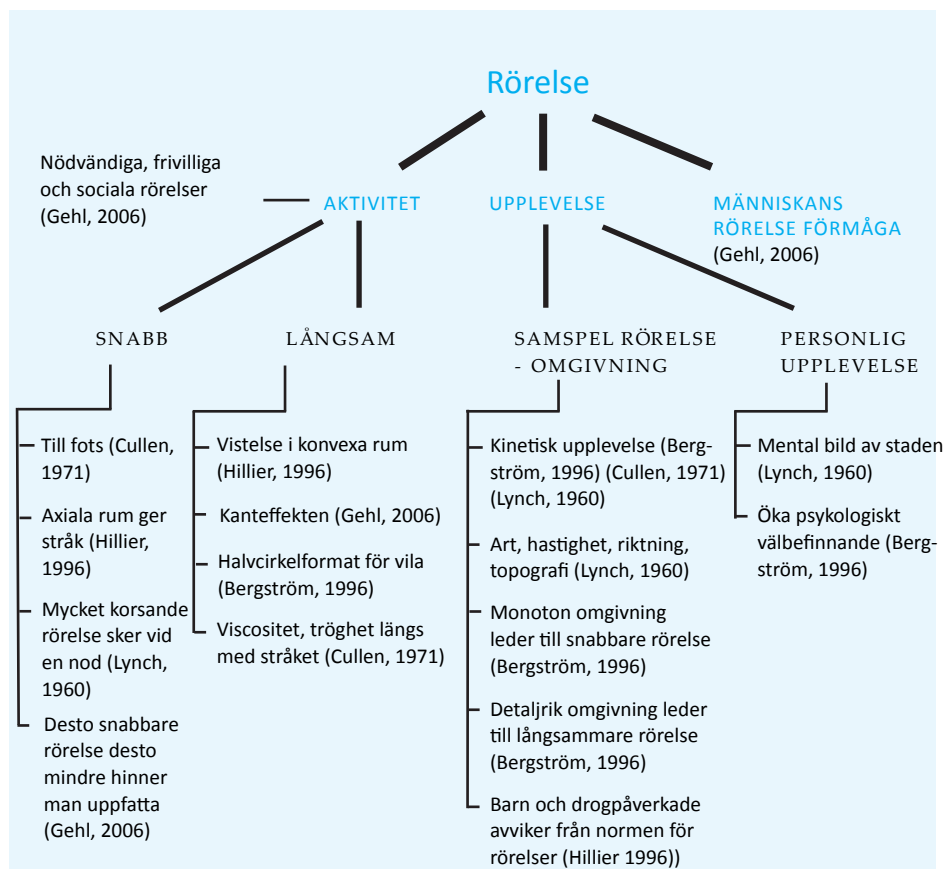


Fig. 39. En överblick av aspekter på rörelse utifrån litteraturstudien.

Det finns många fler likheter och kopplingar än de som redovisas i fig. 39, exempelvis är samspelet mellan rörelse och omgivning till stor del påverkad av en snabb eller långsam aktivitet. Källhänvisningarna ger tips till den som vill läsa mer inom något kunskapsområde eller någon aspekt.

#### Bra rörelse

Utifrån litteraturstudien anser jag att en bra rörelse till stor del är beroende av vilket mål man har med rörelsen. Generellt sett innebär bra rörelse att man på ett tillfredställande sätt kan ta sig från en plats till en annan. Tillfredsställelse i rörelsen uppkommer när man känner sig trygg i samspelet mellan sin kropp och omgivningen. En annan viktig aspekt med tanke på tillfredsställelse i rörelse är att det längs med vägen finns en växling mellan upplevelserika och upplevelsefattiga sträckor som ger en behaglig variation (Bergström, 1996), (Cullen, 1971).

Ett vanligt krav på rörelsen är att kunna växla mellan rörelse och vila. En längre vila från rörelsen har människor helst där det finns mindre rumslighet, eller i närheten av en artefakt (Bergström, 1996) (Cullen, 1971) (Gehl, 2006) (Hillier, 1996). En annan aspekt på bra rörelse är att den nödvändiga rörelsen ger upphov till andra frivilliga och sociala aktiviteter. (Gehl, 2006)

## Analysmetoder för orienterbarhet och rörelse

Sakkunskap om människans fysiska och mentala förmåga för orienterbarhet och rörelse är grunden för vad i omgivningen som kan vara av vikt att analysera. Figurerna på förgående uppslag ger en bild över viktiga aspekter att ta hänsyn till. Orienterbarheten och rörelse påverkas till stor del av omgivningen. För att använda kunskapen om orienterbarhet och rörelse mer konkret på en plats föreslår jag att man gör en analys samt tar reda på vilka önskemål som finns på platsen angående orienterbarhet och rörelse. Syftet med analysen är att belysa platsens möjligheter och begränsningar för bra orienterbarhet.

De analysmetoder som varit tydligt redovisade i litteraturen presenteras här nedan. Flera aspekter av orienterbarhet och rörelse som påvisades i fig. 38 och fig. 39 kan analyseras genom följande analysmetoder:

VISUELL INVENTERANDE PLAN (se fig. 6, Lynch, 1960)

- Människans orienteringsförmåga
- Rörelse

VISUELL PROBLEMATISERANDE PLAN (se fig. 13, Lynch, 1960)

- Människans orienteringsförmåga
- Rörelse

UPPLEVELSEANALYS (se fig. 19, Bergström, 1996)

- Visuellt väghittande
- Koppling: funktion-form
- Rörelse

SPACE SYNTAX-ANALYS/AXIALKARTA (se fig. 27, Hillier, 1996)

- Koppling: funktion-form
- Aktivitet

SPACE SYNTAX-ANALYS/ISOVIST (se fig. 31, Hillier, 1996)

- Visuellt väghittande

SERIAL VISION (se fig. 34, Cullen, 1971)

- Förståelse för stadens uppbyggnad

STADENS LIVSÅDER (se fig. 35, Cullen, 1971)

- Förståelse för stadens uppbyggnad

Beroende på plats och syfte kan det vara lämpligt att anpassa analysen. Det kan även vara intressant att justera faktainsamlingsmetoden. För tips på faktainsamlingsmetoder se sid. 20-21 i kapitel 2. *Ämnesorientering*.





## 4. Planeringen av Västra Centrum

Det har gjorts ett flertal olika analyser och dokument för planering av området Västra Centrum. Från och med år 1998 och framåt finns plandokument som visar förslag på utformning av Västra Centrum. Dessa plandokument har studerats för att fånga upp vilka analyser som är gjorda, samt för att plocka fram de önskemål som finns på orienterbarhet och rörelse i Västra Centrum.

Vid studiet av plandokumentet har jag tagit hjälp av en granskningsguide, se bilaga 2. I en del fall har studien av plandokumentet kompletterats med samtal med involverade.

I de tidiga skedena visas riktlinjer för flera olika utbyggnadsalternativ av resecentrum. Endast de utformningsalternativ som innebär en utbyggnad av ett resecentrum centralt i staden, med en järnvägstunnel söderut, har analyserats i detta examensarbete.

### Tidigare genomförda analyser och dokument

Utbyggnaden av den nya stadsdelen Västra Centrum är beroende av två förändringar i infrastrukturen, dels att järnvägstrafiken förläggs i tunnel under södra Varberg, dels att södra hamnen flyttas norrut. Dessa infrastrukturändringar har kunnat planeras oberoende av varandra. (Varbergs kommun, 1998)

Västkustbanan har sedan 1880-talet passerat genom centrala Varberg. Hundra år senare började banverket diskutera att bygga om Västkustbanan till dubbelspår för att öka kapaciteten. Genom utredningen VKB 86 togs flera utbyggnadsalternativ fram och Varbergs kommun tillströk att järnvägen skulle gå genom staden. (Scandiaconsult Sverige AB, 2002) Efter omfattande samråd tecknade Banverket och Varbergs kommun 1996 ett principavtal, vilket gick ut på ett byggande av ett resecentrum centralt i staden och en 3 km lång tunnel söderut (Översiktsplan, 2000).

#### *Västra Centrumområdet, övergripande planmål*

Samtidigt som olika alternativ för järnvägens utveckling i staden undersöktes, fanns det förslag på att flytta Grenå-färjans tilläggsplats till nya djuphamnen. Grenå-färjans tilläggsplats ligger i anslutning till järnvägens bangårdsområde. För att underlätta planeringen av dessa två förändringarna i centrala Varberg utarbetades dokumentet *Västra Centrumområdet, övergripande planmål*. Detta dokument har som syfte att fungera som vägledning för detaljplanering och för framtida planering. Dokumentet Övergripande planmål är endast 11 sidor men fullspäckat med information och ställningstaganden. Riktlinjer för markdisposition, trafikstruktur och gestaltningskrav för Västra Centrum redovisas både i text och på kartor, se fig. 40.

De övergripande planmålen togs fram i samråd med statliga organ, länsstyrelsen, berörda kommunala nämnder och styrelser, samt med berörda organisationer och en utställning för allmänheten. Tre arkitektkontors idéskisser för Västra Centrum tillförde också uppslag för utformandet av planmålen.

#### TIDSAXEL ÖVER DOKUMENT SOM BERÖR UTVECKLINGEN AV VÄSTRA CENTRUM

1988 - Översiktlig utredning över Västkustbanan, VKB 86

1992 - Banutredning

1996 - Principavtal mellan Banverket och Varbergs kommun

1998 - Arbetet med förprojektering och Miljökonsekvensbeskrivning påbörjas och avbryts

1998 - Västra Centrumområdet, övergripande planmål

1998 - Varberg och byens uttrycksformer

2000 - Förstudie

2000 - Översiktsplan, fördjupning för stadsområdet

2002 - Järnvägsutredning inklusive Miljökonsekvensbeskrivning

2005 - Vision 2015

2005 - Crossroads European 8 Varberg

2007 - Bearbetning av European 8

2010 - Översiktsplan för Varbergs kommun - fördjupning för stadsområdet

(Översiktligt lästa dokument som inte innefattas i denna studie enligt min bedömning: Grönplan del 1 - Varbergs tätort (Kärrdahl, 1987), Trädplan över Varbergs centrala delar (Kärrdahl, 1990) Stadsmiljöprogram för Varbergs innerstad (Stadsbyggnadskontoret, 1999), Trafiknätsanalys Varbergs Stad (Gatubolaget 2008), Cykelplan 2010 - 2015 (Gatuförvaltningen 2010).)

Samråden som skedde inför framtagandet av planmålen presenteras i generella ordalag i dokumentet, utan att precisera på vilket sätt samrådet har inverkat på resultatet. En trafikanalys som är påverkad av riktlinjerna från Agenda 21 redovisas tydligt i text och på en karta. Agenda 21:s målsättning med ett miljöanpassat transportsystem medför en "minskning av biltrafiken och utsläppen därifrån och överföring av trafik till tåg, buss, cykel och till fots. Det innebär också att trafikens miljöeffekter i centrala staden tvingar till restriktioner för onödigt biltrafik i innersta stads kärnan." (Varbergs kommun, 1998, s. 4) Trafikanalysen är den analys som är tydligast presenterad och även den som gör störst avtryck i de Övergripande planmålen, samt idén att bevara rutnätsstaden.

I dokumentet ingår även en översiktlig miljökonsekvensanalys som poängterar att i det fortsatta detaljplanarbetet ska utförliga miljökonsekvensbeskrivningar tas fram. (Varbergs kommun, 1998)

#### PLANMÅL

1. Stads kärnan utvecklas, i takt med att bl a järnväg och färja flyttas, västerut med nya kvarter och blandad bebyggelse (bostäder, tjänsteföretag, handel, hantverk samt restaurang- och caféverksamhet).
2. Områdets skala och exploateringsgrad anpassas till läget vid stads kärnan och den kulturhistoriska miljön.
3. Magasinsgatan och Engelbrekts-gatan med sina gaturum förlängs mot vattnet.
4. Frigjord järnvägsmark väster om kv Kyrkoherden och kv Trädgården reserveras för trafikändamål så att Östra Hamnvägen kan förlängas söderut fram till Prästgatan.
5. Resecentrum för tåg, buss och taxi lokaliseras norr om nuvarande stationshus i kvarteret norr om den förlängda Magasinsgatan.
6. Det stora stadsrummet från Engelska parken till hamnbassängen hålls öppet och de centrala parkerna knyts samman till ett i stort sett sammanhängande parkstråk Brunnsparken – Söcietetsparken.
7. Huvudstråk för gång- och cykeltrafik ska sammanbinda torget, resecentrum, de nya kvarteren och gamla hamnen/fästningen.
8. Parkeringsbehovet för nuvarande stads kärnan och Västra centrumområdet ska planeras i ett sammanhang.

(Varbergs kommun, 1998, s. 5)

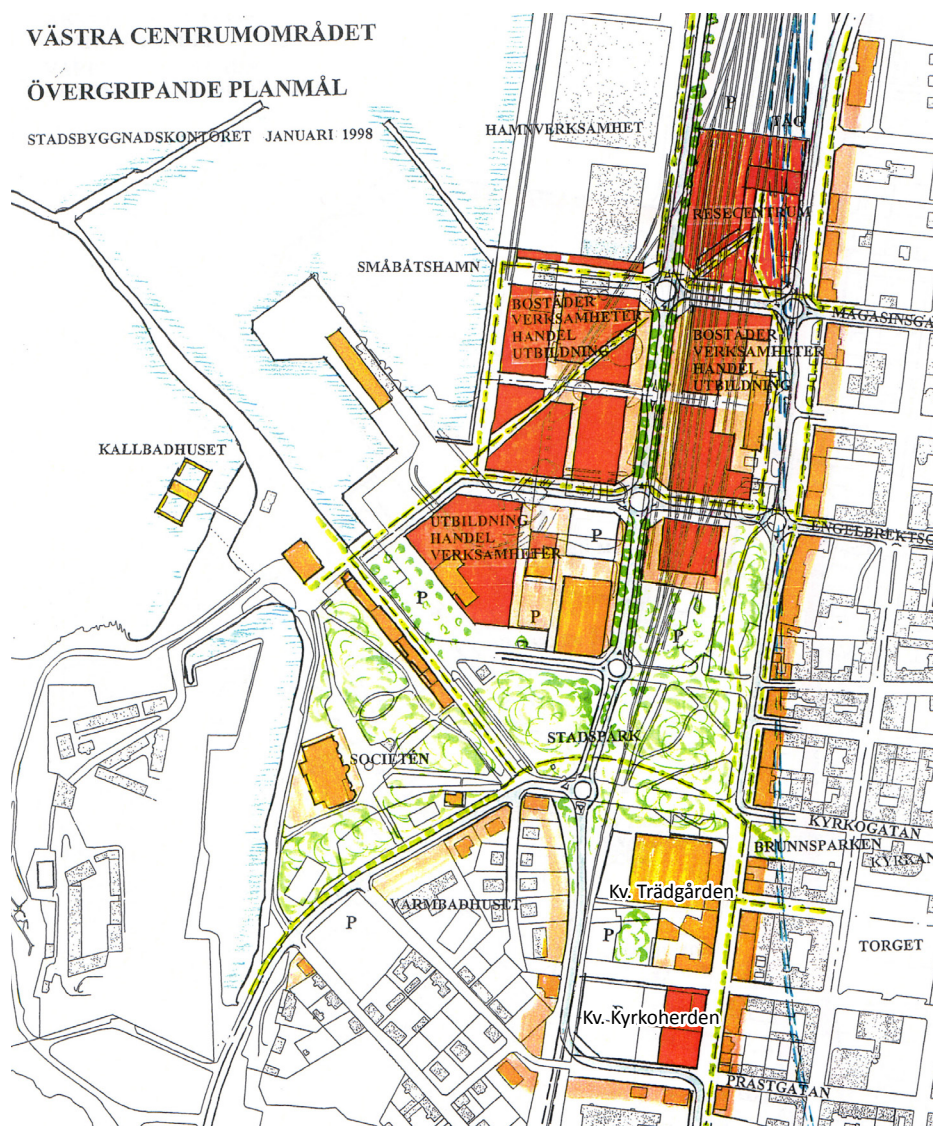


Fig. 40. Karta med de övergripande målen för fortsatt utveckling av området (Varbergs kommun, 1998, bilaga 2).

### Varberg - byens uttrycksformer

Strax efter att de Övergripande planmålen spikades påbörjade Karin Björkman sitt examensarbete i fysisk planering. I arbetet presenteras ett förslag på utformning av ny bebyggelse i stationsområdet och Södra Hamnen, som bildar den nya stadsdelen Västra Centrum. Förslaget är framtaget med beaktande av Banverkets planer och i samarbete med Varbergs kommun. Utformning av förslag på ny bebyggelse utgår ifrån studier av Thiis-Evensens analys Estetisk byformning, se fig. 41, som sedan tillämpas på Västra Centrum i Varberg. Estetisk byformning undersöker hur staden visualiseras och inte dess funktioner. (Björkman, 1998)

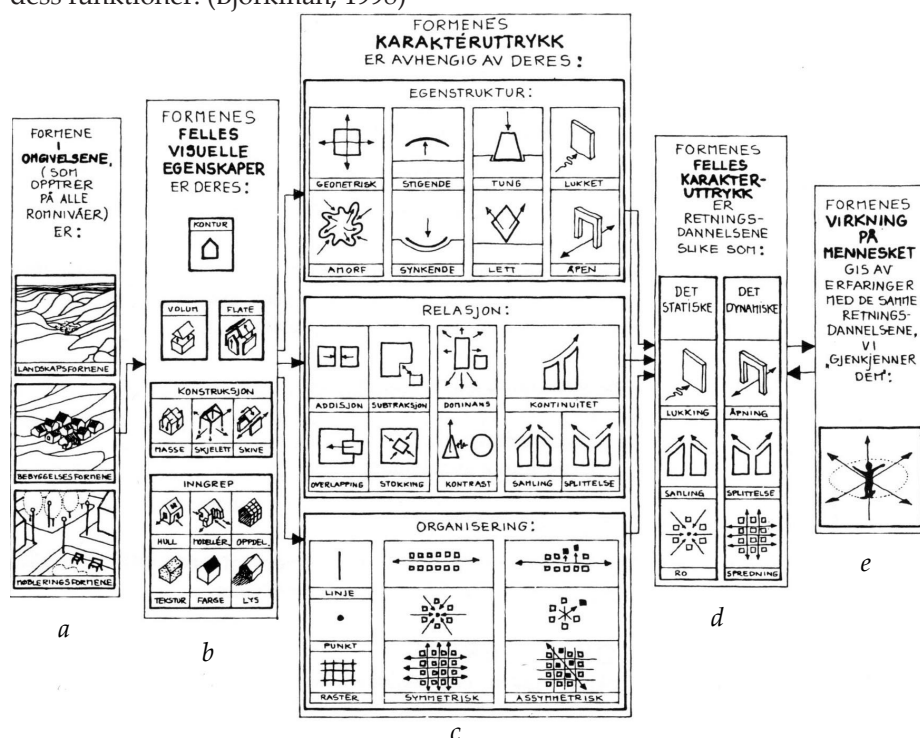


Fig. 41. Diagrammet visar förhållandet mellan: a) formen i omgivningen, b) formens visuella egenskaper, c) formens karaktärsuttryck, d) karaktärsuttryck utifrån riktlinjerna för formen, e) personen som studerar och analyserar. (Björkman, 1998, s. 37)



Fig. 42. Identifierade närområden för Södra Hamnen (Björkman, 1998, s. 58).

IENLIGHETMEDANALYSEMETODENTOGSFÖLJANDERIKTLINJERFRAMFÖRSÖDRAHAMNEN:

#### HUVUDRIKTLINJER

- Stadens slutna kvarter och Societetsområdets öppna former bör möta och ge Södra hamnen en egen karaktär. Här möts havet och staden.

#### GENERELLA RIKTLINJER

- Sambandet med rutnätsstaden bör tas upp genom en förlängning av stadens rutnät i gator och bebyggelse, i östvästlig riktning ut mot havet.
- Området bör avgränsas och markeras med hjälp av bebyggelse.
- Områdets nordsydliga gatunät bör få mjukare, lösare, utformning liksom den västra kvartersbebyggelsen.
- Hamnpiren bör tydliggöras och bilda fokus i området.

(De generella riktlinjerna leder till de specifika riktlinjerna på nästa sida.)

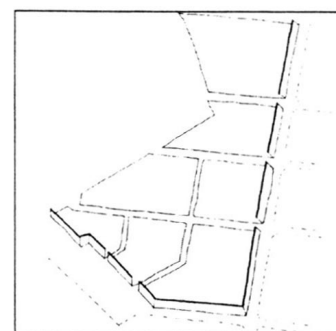


Fig. 43. Föreslagen gatustruktur. Områdets gränser markeras med bebyggelse (Björkman, 1998, s. 61).



#### SPECIELLA RIKTLINJER

Bebyggelsen mot omgivande områden bör vara i fyra våningar för att markera områdets avgränsning.

Rutnätsgatornas bebyggelse i öst-västlig riktning bör vara sammanhängande för att förstärka perspektivet mot vattnet.

De östvästliga gatorna stensätts och sammanhängande lykrader placeras på ömse sidor. Inga träd får förekomma som kan skymma sikten utmed gatorna.

Kvarterens inre bebyggelse bör ej överstiga tre våningar. Gårdsgator och gårdar bör mjukas upp med träd, grus och gräs.

Byggnader mot vattnet bör vara fem till sex våningar för att markera gatornas och bebyggelsens möte med vattnet.

Kajområdet bör stensättas och platser bör markeras och avgränsas.

Piren bör förstärkas som fokus i området genom att den skjuter ut från land.

(Björkman, 1998, s. 61)

#### NOLL-ALTERNATIV

En beskrivning av den framtida situationen om inget utbyggnadsalternativ sker. (Skandiaconsult Sverige AB, 2000)

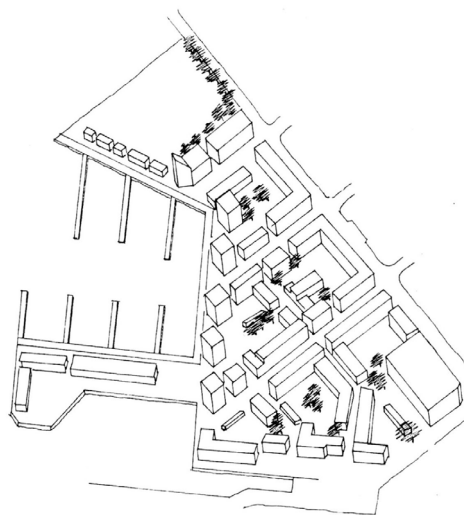


Fig. 44. Föreslagen utformning av Södra hamnen (Björkman, 1998, s. 62).

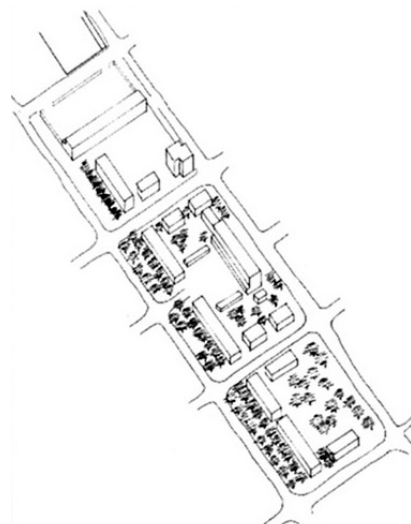


Fig. 45. Föreslagen utformning av stationsområdet (Björkman, 1998, s. 57).

På samma vis som riktlinjer har bearbetats fram för Södra Hamnen finns även riktlinjer för stationsområdet. Analysmetoden Estetisk byformning är i princip den enda analysmetod som påverkar förslaget. I examensarbetet finns både analysmetod och processen fram till slutgiltigt förslag tydligt redovisat. (Björkman, 1998)

#### Förstudie

I och med miljöbalkens tillkomst 1999 bestämde Banverket att följa det nya regelsystemet där en förstudie skulle föregå en järnvägsutredning. Det arbete som skett med förprojektering och miljökonsekvensbeskrivning avbröts och fördes istället in i förstudien. Förstudien blev klar år 2000. I förstudien beskrivs effekter för tre utbyggnadsalternativ: utmed befintlig sträckning, i tunnel under staden och öster om staden längs med motorvägen, samt ett noll-alternativ.

Vid beskrivning av tunnelalternativet framhålls möjligheterna att utveckla staden ner ut mot havet. En väsentlig del i förslaget är att en ny bangård placeras norr om Getteröbron, vilket frigör mark kring stationen för andra ändamål. Förstudien ger en samlad bedömning av konsekvenserna av tunnelalternativet, men lägger inte fram några riktlinjer för området. I fotomontage på tunnelalternativet åskådliggörs dock ett uppslag på utformning av Västra Centrum, se fig. 47.

I enlighet med miljöbalken skedde samråd i tidigt skede med berörda parter. I remissvar tar Varbergs kommun, länsstyrelsen och Naturskyddsföreningen ställning för tunnelalternativet. Hallandstrafiken, SJ och tågpendlarföreningen förespråkar alternativ med centralt stationsläge. Föreningen Östra Spåret förordar en utbyggnad i östlig riktning. Vid framtagandet av förstudien uppstod en debatt om vilket utbyggnadsalternativ som var lämpligast. Debatten gällde främst järnvägens sträckning, i eller utanför centrala Varberg, inte den specifika användningen eller utformningen av Västra centrum.



Fig. 46. Fotomontage över stationsområdet efter en utbyggnad av en järnvägstunnel. (Scandiaconsult Sverige AB, 2000, s. 43)



Fig. 47. Fotomontage över möjlig stadsutveckling efter en utbyggnad av en järnvägstunnel. En stor del utav hamnen är flyttad och den nya bebyggelsen binder samman centrum och havet. (Scandiaconsult Sverige AB, 2000, s. 59)

#### SAMLAD BEDÖMNING AV EFFEKTER EFTER UTBYGGNAD AV EN JÄRNVÄGSTUNNEL UNDER STADEN

##### SAMHÄLLSUTVECKLING

- Hög tillgänglighet genom centralt stationsläge ger ökad tågtrafik och en positiv samhällsutveckling.
- Järnvägen försvinner som barriär varvid staden på ett positivt sätt kan växa ut mot havet.
- Nuvarande bangårdsområde kan frigöras för bebyggelse vilket även ger goda exploateringsmöjligheter i hamnområdet för boende och verksamheter.
- Attraktiviteten i centrum ökar till följd av det centrala stationsläget i kombination med en god stadsmiljö.

##### TRAFIK OCH EKONOMI

- Centralt stationsläge ger ökat tågresande både regionalt och inter-regionalt vilket gynnar en positiv utveckling.
- Relativt hög anläggningskostnad ger svagt samhällsekonomiskt kalkylresultat. Tas hänsyn även till arbetsmarknadseffekter blir det stort sett balans mellan intäkter och kostnader.
- Järnvägens barriäreffekter försvinner på den delen som ersätts med tunnel vilket ger positiva effekter för övrig trafik.

##### MILJÖ OCH SÄKERHET

- Förbättrad stadsmiljö genom att järnvägen förläggs under jord.
- Boendemiljön förbättras genom att tågbullret i stort sett upphör.
- Trafiksäkerheten förbättras genom att barriäreffekterna elimineras.
- Riskerna med transport av farligt gods är mycket små.

(Scandiaconsult Sverige AB, 2000, s 62)

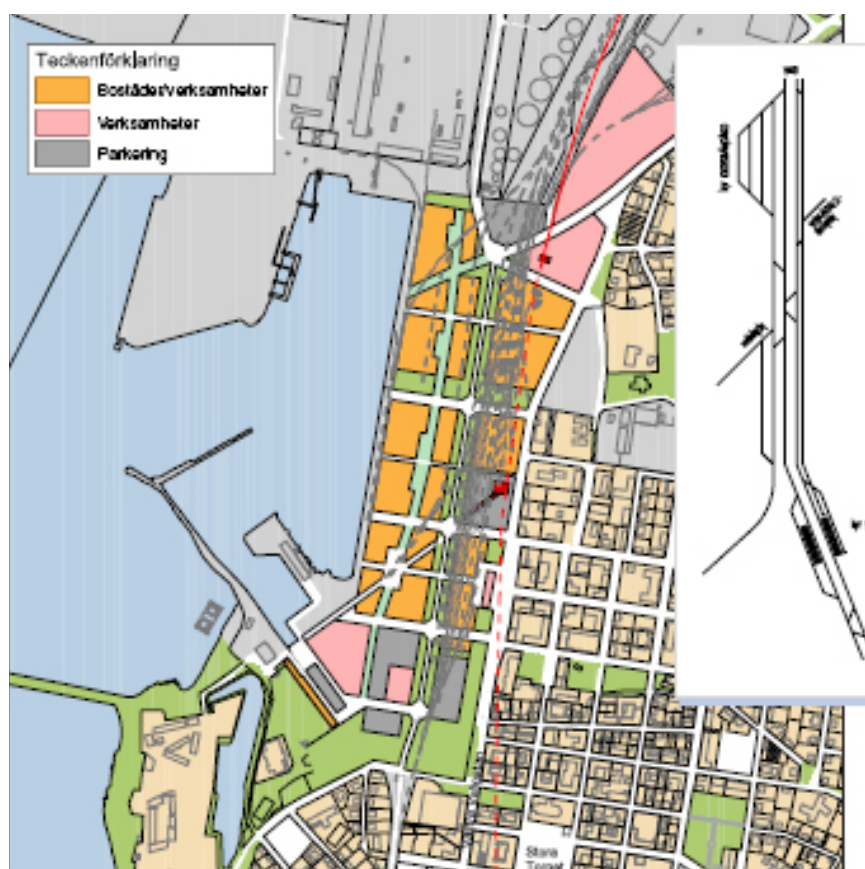


Fig. 48. Idéskiss över möjlig stadsutveckling efter en utbyggnad av en järnvägstunnel. En stor del utav hamnen är flyttad. I norra delen förbinds Östra hamnvägen och Västra Vallgatan och i söder förlängs Västra Vallgatan i den gamla järnvägssträckningen. Trafiklösningen är i princip densamma som förslaget i Övergripande planmål, Västra Centrumområdet. Förslaget visar på en grön kil från Getakärr och ner mot havet (Scandiaconsult Sverige AB, 2000, s. 42)

Den analys som får störst uppmärksamhet i förstudien är den samhälls-ekonomiska kalkylen. En jämförelse mellan de tre alternativen visar på att tunnelalternativet har störst nettovinst, där den stora investeringskostnaden vägs upp av positiva arbetsmarknadseffekter. (Scandiaconsult Sverige AB, 2000)

#### Översiktsplan 2000 - fördjupning för stadsområdet

De Övergripande planmålen, Västra Centrumområdet har legat till grund för Översiktsplan 2000. Förändringen kring Västra Centrum beskrivs som en viktig del i utvecklingen för att uppnå översiktsplanens motto om "Staden vid havet".

"Stadens läge med fästningen, det öppna havet och baden någon minut från stadskärnan, liksom kulturmiljön och småskaligheten, är kvaliteter att bevara och bygga vidare på. Järnvägens flyttning till en tunnel under staden ger tillsammans med en planerad flyttning av färjan till nya hamnområdet stora möjligheter, att ännu mer än i dag, närma staden till havet. "Staden vid havet" ska vara signaturen för översiktsplaneringen." (Stadsbyggnadskontoret, 2001, s 9)



DE RIKTLINJER SOM BERÖR UTFORMNINGEN ÄR FÖLJANDE:

- Stadens bebyggelsestruktur ska följa den inslagna vägen med bebyggelse i centrala staden, längs kusten söderut och norrut samt österut. Den sammanhållna staden begränsas av jordbruksmarken i söder och öster, av naturområden kring Himleån i norr och av havet i väster. Nya stadsdelar för bostäder, handel, studier och verksamheter kan tillkomma när järnvägen flyttats till den planerade tunneln och färjeläget och på sikt även den inre hamnverksamheten flyttats till nya djuphamnens omfattande utbyggnad.
- Ett grundläggande mål i planeringen är att Varberg även i framtiden ska ha en stadsbild i måttlig skala och utanför stadskärnan vara en stad med luft och grönska mellan husen och de flesta boende nära marken.
- Resecentrum för tåg, buss och taxi ska enligt övergripande beslut förläggas centralt i staden som en del av stadscentrum. Resecentrumet ska vara utgångspunkt för såväl regional som lokal busstrafik och vara lätt tillgänglig från stadskärnan. Ett centralt beläget resecentrum är viktigt för att stärka stadskärnan som central mötesplats.

Den analys som redovisas i Översiktsplanen 2000 - fördjupning för stadsområdet är en miljökonsekvensanalys. (Stadsbyggnadskontoret, 2001)

### Järnvägsutredning

Järnvägsutredningen följer förstudiens förespråkande av en tunnel med ett centralt stationsläge. Två olika sträckningsalternativ för tunnel med ett centralt stationsläge utreds, samt ett "noll-alternativ". I järnvägsutredningen är en miljökonsekvensbeskrivning integrerad genom hela dokumentet. Avslutningsvis i utredningen finns ett gestaltungsprogram för de områden som utbyggnaden berör, bland annat Västra Centrum.

I denna järnvägsutredning utreds samhällsmässiga konsekvenser av järnvägens utbyggnad i stor omfattning, vilket inte är normalförfarandet för järnvägsutredningar. Orsaken till en fördjupning av Varbergs samhälls- och stadsstruktur är att järnvägens sträckning och stationsläge anses ha en betydande påverkan på stadens utveckling och roll i regionen. I utredningen poängteras att konsekvenserna av utbyggnaden är beroende av den fortsatta kommunala planeringen i Varberg.



Fig. 49. Fotomontage utifrån en 3D-modell som visar ett förslag på framtida utveckling efter att järnvägen förlagts i tunnel. Spåret som ligger i ett tråg norr om resecentrum går förslagsvis att överdäcka. (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 50)



Fig. 50. Illustration av de två utbyggnadsalternativen, med en tunnel och centralt stationsläge. Det alternativ som är markerat med blått är det alternativ som beskrivs i denna uppsats. Det andra alternativet är markerat i grönt (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 71).

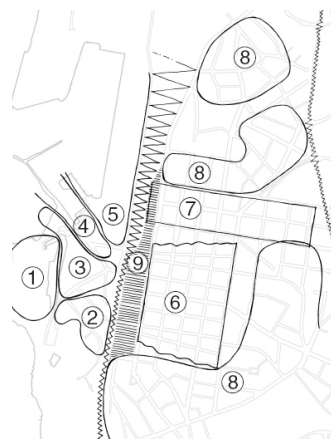


Fig. 51. Stadsstrukturanalys: 1. Fästningen, 2. Platsarna, 3. Kurortsområdet, 4. Hamnmiljön, 5. Den industriella hamnen, 6. Rutnätsstaden, 7. Esplanaden, 8. Förstad (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 23f)



Fig. 52. Trafikstrukturen i Varberg analyseras i Space syntax-analys utifrån de två utbyggnadsalternativen. Här redovisas en axialkarta för föreslagen utveckling med en ombyggnation av järnvägen i en tunnel. (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 71)

#### KVALITETSPROGRAM

Kvalitetsprogrammet beskriver hur Banverkets byggande och förvaltande kan främja och ta tillvara arkitektoniska och gestaltningsmässiga kvaliteter.

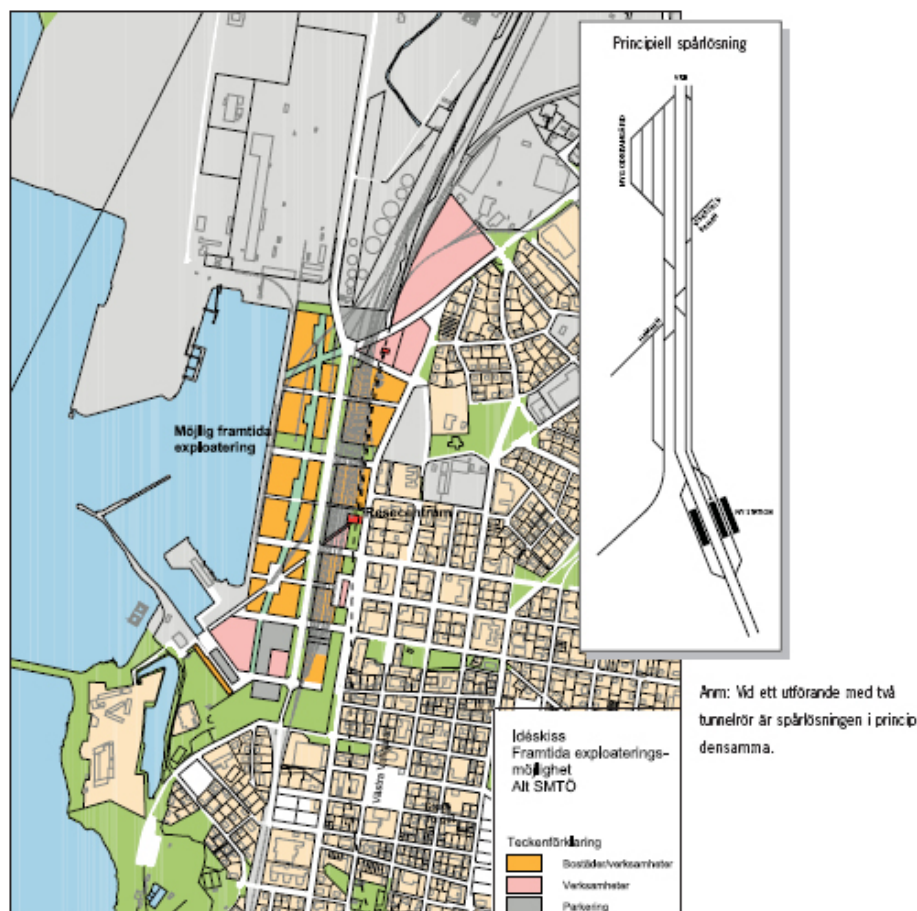


Fig. 53. Illustration över förslaget som benämns Stadsmiljötunnel (SMTÖ). Vid beskrivning av de olika alternativen används i princip samma kartillustration som i förstudien. (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 51)

Konsekvenserna för de två utbyggnadsalternativen är till stor del lika varandra när det kommer till miljömål, ekonomi och naturresurser. Det är främst när det kommer till stadsstruktur och kulturmiljövård som det finns skillnader mellan alternativen. Det alternativ som är presenterat i denna uppsats anses innebära större fördelar, med ett mer tillgängligt resecentrum, som är placerat i ett redan etablerat stråk i staden.

I järnvägsutredningen framhålls att de två platserna för resecentrums placering har olika förutsättningar, vilket ska återspeglas i gestaltningen. Stadsstrukturens förutsättningar analyseras med hänsyn till stadsbyggnadskarakterer och trafikflöden i staden, se fig. 51 och fig. 52. De här studierna och analyserna ligger till grund för gestaltningsprogrammet. I järnvägsutredningen beskrivs det som att: "Dessa studier ger, tillsammans med mera detaljerade 3D-studier, en god vägledning om hur respektive resecentrum kan gestaltas." (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 114)

Det gestaltningsprogram som finns i järnvägsutredningen utgår ifrån Banverkets sju generella utformningsmål som ingår i deras kvalitetsprogram. De generella utformningsmålen har sedan utarbetats till specifika

utformningsprinciper för de platser i Varberg som påverkas av en utbyggnad av järnvägen.

Det är främst argument kring attraktivitet och tillgänglighet som styr gestaltungsprogrammet. Något som fångas upp i stadsstrukturanalysen är att resecentrumet kommer att bli en symbolisk målpunkt för de som färdas längs med Västra Vallgatan. Resecentrumet föreslås därför få en relativt hög, men lätt byggnad, se bild nedan.

#### UTFORMNINGSPRINCIPER FÖR STATIONSOMRÅDET OCH TRÅG:

- Utrustning som belysning, stängsel, skyltar, kontaktledningsstolpar m m bör ingå i "samma familj" som används på övriga delar av Västkostbanan. Vissa undantag förefaller dock rimliga i den unika miljön i den nedsänkta stationen.
- Trågsidorna liksom stationsmiljön i övrigt ska ges en attraktiv och harmonisk utformning. Förslagsvis kan ett horisontellt raster hjälpa till att "ta ner höjden" på trågets sidor och utgöra stöd för blommande klätterväxter. Rastret kan kompletteras med ljudadsorbent och ljussättning.
- Plattformar och väderskydd bör utformas med material av hög kvalitet och omsorg om detaljutformning. Perrongtak av glas ger lätthet och ljus. Träinslag i möbler och detaljer bidrar till en ombonad karaktär. Tekniska installationer som belysning och bryggor för kontaktledningar måste få en medveten och diskret utformning.
- Angöring, information och andra basfunktioner i anslutning till stationsmiljön ska utformas så att de är tydliga och tillgängliga för alla, oavsett eventuella funktionshinder som t ex rörelsehinder, syn- eller hörselnedsättning."
- Det är också viktigt att dessa ytor får en god standard så att reseupplevelsen blir positiv och stationsmiljön blir en tillgång för staden. För detta krävs vackra och beständiga markbeläggningar, välplanerad växtlighet, vacker markutrustning och en medveten ljussättning." (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s.114)



Fig. 54. Fotomontage som visar en ideskiss från den nedsänkta perrongen. Vy söderut mot det nya resecentrumet. (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 114)

#### Vision 2015

Utvecklingsprogrammet Vision 2015 för Varbergs innerstad, som utfördes på uppdrag från kommunstyrelsen år 2001, innebar ett omfattande utredningsarbete i samverkan mellan politiker och tjänstemän på kommunen, konsulter samt samråd med befolkningen. Utarbetandet av visionen innefattade inventeringar, analyser, planeringsmål och framtidsbilder



Fig. 55. Fotomontage som visar en ideskiss på hur området kring Västra Vallgatan skulle kunna se ut. Vy från befintlig station och norrut. (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 116)



som även resulterade i fyra häften som kunde användas i det interna arbetet och fungera som underlag. De fyra häftena benämns: *Metod- och begreppsförklaringar*, *Tillståndsbeskrivning*, *Planeringsmål* och *Framtidsbilder*. (Sweco, 2003b)

Arbetet med visionsmaterialet skedde genom att över 100 personer från allmänheten deltog i stadsvandringar, fokusgrupper samt seminarium på speciella teman. På kommunens hemsida på internet gjordes allt material tillgängligt och det fanns ett öppet diskussionsforum för en dialog mellan allmänhet, berörda tjänstemän och beslutsfattare. I enlighet med uppdraget att ta fram en vision för 2015, skulle en omfattande process leda till att visionen även förankrades hos politiker, tjänstemän och allmänhet. (Varbergs kommun, 2005)

I det häfte med underlag som heter *Tillståndsbeskrivning* finns ett flertal olika inventeringar och analyser, såsom en omvärldsanalys, en redogörelse för Varbergs karaktär, olika Space syntax-analyser samt en sammanfattande SWOT-analys över Varberg. De Space syntax-analyser som presenteras har som syfte att belysa urbanitet. Dels genom att visa på integrationen av Varbergs gatunät och dels genom ta fram ett mått på hur läsbar stadens struktur är. (Sweco, 2003d) I underlaget *Framtidsbilder* redovisas även Space syntax-analyser för hur den framtida förändringen påverkar gatustrukturens integration samt läsbarhet.

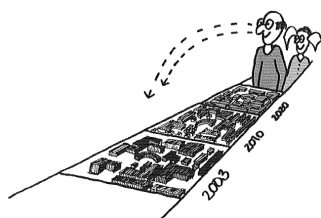


Fig. 56. Illustration över bakåtblickande. För att arbeta sig fram till en vision kan framåtblickande och bakåtblickande användas. Metoden innebär att man mentalt placerar sig i det tillstånd som man önskar uppnå och tittar bakåt och föreställer sig de åtgärder som leder fram till slutmålet. (Sweco, 2003b, s. 6)

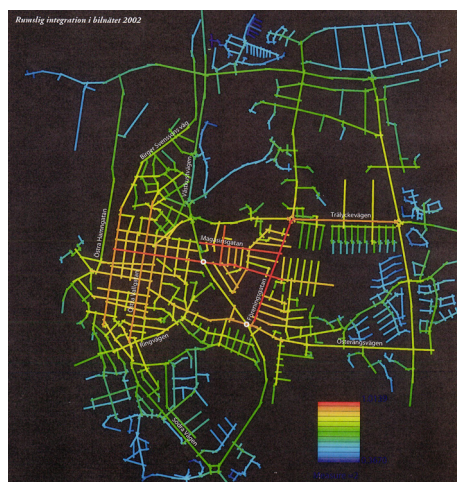


Fig. 57. Space syntax-analys som visar på gatustrukturens integration i Varberg (Sweco, 2003d, s. 38).

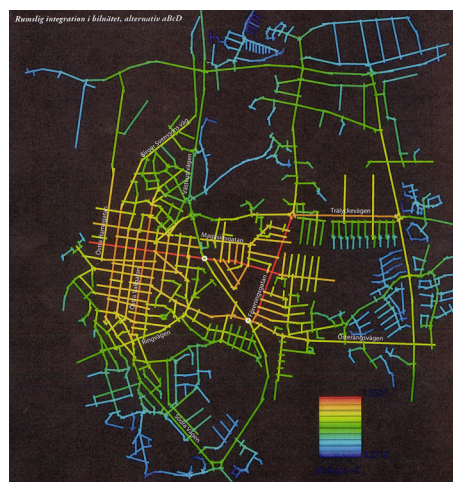


Fig. 58. Space syntax-analys som visar på gatustrukturens integration vid en måttlig exploatering i centrala Varberg och Västra Centrum (Sweco, 2003a, s. 24).

Framtidsbilderna arbetades fram genom så kallat framåtblickande (forecasting) och bakåtblickande (back-casting). För övrigt var samråd är den dominerande analysmetoden genom hela processen.

Alla tre framtidsbilderna som presenteras i underlaget *Framtidsbilder* har visioner om att området för Västra centrum ska utvecklas. De olika framtidsbilderna visar dock på olika exploateringsgrad av bebyggelse samt hur stor omfattning som ska vara bostäder, respektive handel. (Sweco, 2003a)

Efter tre års arbete mynnade visionsmaterialet ut i en folder med olika målbilder för följande områden: Varbergs regionala roll, möjligheterna till ekonomisk, social, kulturell och stadsmässig utveckling, samt förutsättningar för ekologisk hållbarhet. Visionerna presenteras under olika rubriker, där de först beskrivs generellt utifrån befintlig situation. Därefter presenteras målbilden för 2015 och avslutningsvis förklaras olika medel och vägar till att nå målbild 2015. När det kommer till utvecklingen av Västra Centrum är det en blandning av två framtidsbilder som ligger till grund för den målbild som presenteras i foldern Vision 2015. Idén om en blandad bebyggelse kommer från visionen med en kraftig utbyggnad av staden, medan den måttliga exploateringsnivån är hämtad från en vision av Varberg som pendlarstad.

Målbilden för Varberg är inte lika detaljerad i den slutliga foldern som i underlagen, exempelvis presenteras inga förslag på förändring av gatumiljön. Space syntax-analyserna från *Tillståndsbekrivningen* (Sweco, 2003d) följs inte upp förutom med ett konstaterande i målbild 2015 att: "Både till fots och med bil är det lätt att orientera sig i innerstaden." (Varbergs kommun, 2005 sid. 1) Medlet är att "Tillgänglighet prioriteras före framkomlighet". (Varbergs kommun sid. 1)

Utgångspunkten för Vision 2015 är att Varberg behöver en innerstad med fler människor och verksamheter. Visionen går i stort ut på att förtäta i innerstaden för att ge plats för mer boende och verksamheter. I inledningen till Vision 2015 står följande: "Den funktionsuppdelade staden, med separering av arbete, boende och service har spelat ut sin roll. Nu är idealet att forma en attraktiv blandstad. ... Den utmaning vi står inför är att skapa täthet och närhet, utan att innerstadens själ går förlorad." (Varbergs kommun, 2005, s. 1)

#### Crossroads – European 8 Varberg

Arbetet med Vision 2015 ledde bland annat till att Varbergs kommun bestämde sig för att få fram förslag på utformning av Västra Centrum genom en arkitektävling (Hellerström, 2010). Under 2005 ingick Västra Centrum som tävlingsområde i European 8. Det vinnande förslaget blev "Crossroads". I presentationen för Crossroads ges en stämningsfull bild av förslaget och ett flertal analyskoncept redovisas. Tre centrala konceptidéer återfinns i figurerna nedan.



Fig. 59. Förslaget har tagit fasta på Varbergs småskaliga rutnätsstad och utvidgar den ner mot havet (LMR Arkitekter, 2005, s. 1).

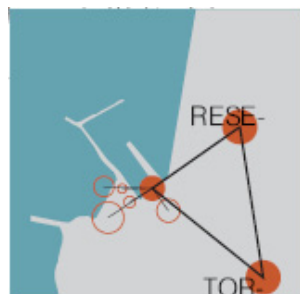


Fig. 60. Vid analys av närområdet för Västra Centrum identifierades tre noder: det nya resecentrumet, stadens historiska torg och hamnplatsen (LMR Arkitekter, 2005, s. 1).

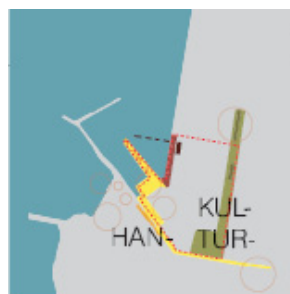


Fig. 61. Mellan dessa tre stora noder föreslås ett förtydligat stråk. (LMR Arkitekter, 2005, s. 1).



Fig. 62. Vision över utveckling av Västra Centrum vid en måttlig utvidgning av kärnan, ca 500 personer dag som nattetid. Utsnitt av karta (Sweco, 2003a, s. 22).

#### TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet definieras som möjligheten att nå ett resmål (Varbergs kommun, 2005, s. 1).

#### FRAMKOMLIGHET

Framkomlighet syftar på hur lätt det är att nå målet (Varbergs kommun, 2005, s. 1).





Fig. 63. Illustration över det vinnande förslaget Crossroads. (De röda prickarna hänvisar till sektioner som inte redovisas i denna uppsats.) Th redovisas en kvarters-uppbyggnad med flera fastigheter. (LMR Arkitekter, 2005, s. 1)

Förslaget kan byggas i två etapper, beroende på utbyggnad av järnvägen och hamnens förflyttning. Kvarteren har även inre tomtuppdelning för att fastigheter ska kunna byggas upp styckevis och anpassas efter de behov som finns. Vid de stora stråken föreslås handel i bottenplan. (LMR Arkitekter, 2005)

#### Bearbetat European-förslag

Det vinnande förslaget Crossroads bearbetades sedan i dialog med Varbergs kommun. Den stora stadsplanemässiga skillnaden mellan det vinnande förslaget och den bearbetade version är att järnvägsparken bebyggs (LMR Arkitekter, 2007), vilket var ett önskemål ifrån kommunens sida. (Ljungberg & Magnusson, 2010)



Fig. 64. Det bearbetade European-förslaget (LMR Arkitekter, 2007, s. 11).

Det bearbetade European-förslaget innehåller mer detaljerad information om utformning av gatumiljö och kvarter än det vinnande förslaget. Några utav av konceptskisserna, analyserna som fanns med i det vinnande förslaget är borttagna eller justerade. Exempelvis är illustrationen över de olika stråken något modifierad, jämför fig. 61 och fig. 66. (LMR Arkitekter, 2007)

Som ett förtydligande av beskrivningarna för hur området skulle kunna utvecklas finns det bland annat en karta som visar på olika aktiviteter och värden som finns på de offentliga rummen i området. Illustrationen påminner om en visionär sociotopskarta, se fig nedan.



Fig. 65. Aktiviteter och offentliga rum (LMR Arkitekter, 2007, s. 27).

Under rubriken Handel/Verksamheter presenteras en Space syntax-analys, se fig. 67. Handelsetableringar föreslås ha entréer i bottenplan, samt ligga i anslutning till det stråk som förbinder det nya resecentrumet och Varbergs stadskärna. Mindre handelsetableringar i kvarteren föreslås förläggas i attraktiva hörnlägen. Handelsetableringen har flyttat något i jämförelse med förslaget "Crossroads" där handelsstråket knöt an från centrum och söderut mot hamnkajen. Genom att skapa handelsetablering på järnvägsparken har det vinnande förslagets kulturstråk istället blivit ett handelstråk i det bearbetade European-förslaget. (LMR Arkitekter, 2007)

#### Översiktsplan 2010 - stadsområdet

I planarbetet för översiktsplanen har kommunens alla förvaltningar och bolag deltagit i en referensgrupp. Översiktsplanen har även ställts ut för att få kommentarer från allmänheten. Dokumentet innehåller främst riktlinjer och visioner om stadens utveckling. De analyser som presenteras är några områdeskartor och en trafiknätsanalys som är utförd år 2008, vilken ligger som grund för vilka gator som behöver åtgärdas (Varbergs Kommun, 2010). Trafikanalysen är gjord utifrån befintlig situation och påpekar att vid större förändringar i stadsstrukturen såsom nya järnvägsdragningar kan det

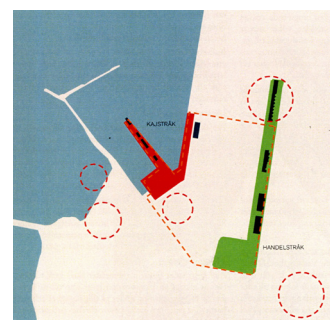


Fig. 66. Stråken kring Västra centrum har justerats i den bearbetade versionen av förslaget, där betoningen ligger på kajstråket och ett handelsstråk (LMR Arkitekter, 2007, s. 9).

#### SOCIOTOP

"En specifik plats användning och betydelse i en specifik kultur". (Ståhle (red.), 2003)

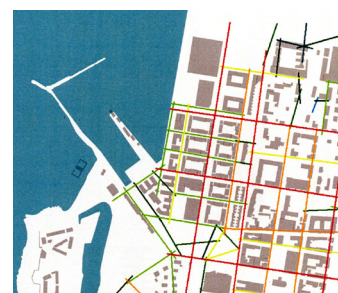


Fig. 67. Space syntax-analys för det nya förslaget. Innehållsförteckning saknas. (LMR Arkitekter, 2007, s. 32).



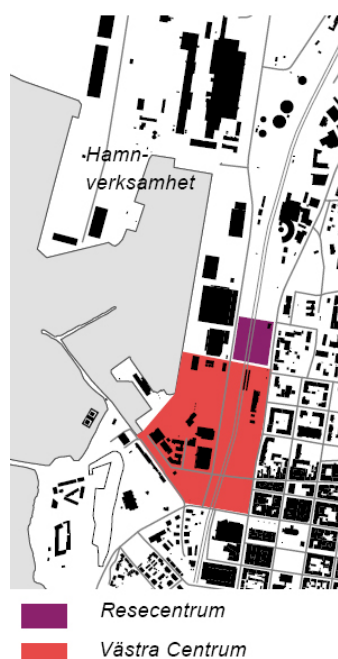


Fig. 68. Förslag på område att utveckla till Västra centrum (Varbergs kommun, 2010, s. 16).

finnas anledning att göra avsteg från den inriktning som föreslås. (Varbergs kommun, 2008)

Avslutningsvis i översiktsplanen finns en konsekvensbedömning som innehåller en analys av vilka miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenser förslaget kan innebära.

Vid beskrivning av utveckling av Västra Centrum hänvisas till tidigare fastlagda dokument. "Ett nytt centralt resecentrum ska stärka den stadsmässiga utveckling som kommunen eftersträvar i Vision 2015. Övergripande planmål för Västra Centrum slår fast att området ska utvecklas med kvarter mot havet för bostäder, tjänsteföretag, handel samt restauranger." (Varbergs Kommun, 2010, s. 16). Planerna för utveckling av Västra Centrum påverkar andra riktlinjer för staden, exempelvis: "Centrumhandeln ska expandera genom förtätning och utbyggnad av stråk mot resecentrum och Västra Centrum." (Varbergs Kommun, 2010, s. 18).

### Reflektion kring plandokumentet och dess analyser

De plandokument som granskats har haft olika syften vilket har återspeglats i dess upplägg och innehåll. Syftet med studien har varit att få kunskap om vilka analysmetoder för orienterbarhet och rörelse som exempelvis kan användas i stadsbyggnadsprojekt. Studien har gett en inblick i hur yrkesverksamma presenterar och använder analyser. Här i reflektionen finns en diskussion kring resultatet för frågorna: Vilka analyser används och hur har det påverkat förslaget? Hur har orienterbarhet och rörelse analyserats? samt Hur har förslaget kring Västra Centrum utkristalliserats genom åren?

#### Presentation av analyser

Alla granskade dokument innehåller riktlinjer och/eller förslag på hur Västra Centrum ska utformas. Dessa ger även indirekt förslag på hur orienterbarhet och rörelse ska utvecklas i området. Det finns en stor bredd på hur och i vilken omfattning analyser presenteras i de olika dokumenten.

De Övergripande planmålen, Översiktsplan 2000 för stadsområdet, den slutgiltiga foldern Vision 2015 och Översiktsplan 2010 innehåller alla främst riktlinjer och visioner. Riktlinjerna håller sig på en översiktlig nivå och skildras för det mesta på ett lättillgängligt sätt, med text i punktform och några få illustrationer. Nästan inga analyser presenteras. Anledningen till att översiktsplanerna blir mycket mer omfattande än Övergripande planmål och Vision 2015 beror bland annat på att de berör ett mycket större geografisk område. En annan skillnad är att översiktsplanerna beskriver förutsättningarna mer utförligt och ger riktlinjer i en något större skala.

Även järnvägsutredningens undersökningar och bedömningar sker på en översiktlig nivå och över ett stort geografiskt område. I gestaltungsprogrammet ges specifika riktlinjer kring de områden som en utbyggnad av järnvägen påverkar, därmed inte hela utvecklingen av Västra Centrum. På samma vis ger tävlingsbidraget Crossroads endast idéer för utformning av området som var aktuellt för tävlingen.

Det dokument som tydligast redogör för sin analysmetod är examensarbetet, *Varberg och byens uttrycksformer* (Björkman, 1998). En styrka med att tydligt redovisa analyserna, som har lett fram till förslaget, är att läsaren lätt kan förstå varför förslaget ser ut som det gör.

Generellt sett presenteras få analyser i samtliga plandokument. Den analyskarta som återkommer mest är olika varianter av områdeskartor, där exempelvis Varbergs centrum är markerat. Uppdelningen av olika områden skulle kunna ses som en inventerande Lynch-analys. I järnvägsutredningen och examensarbetet *Varberg och Byens uttrycksformer* finns mer utvecklade stadskaraktersanalyser. Analyserna har haft olika utgångspunkter och skiljer sig något i vilken skala de är gjorda, se fig. 69 och fig. 70. I en jämförelse mellan de båda analyserna finns vissa skillnader. Skillnaden i gränsen för rutnätsstaden skulle kunna bero på att esplanadområdet inte upplevs tydligt från Västra Vallgatan. På samma sätt skulle skillnaderna i de olika områdena kring fästningen kunna förklaras.

Utifrån skillnaderna mellan dessa två analyser är slutsatsen att identifiering av olika områden påverkas mycket av hur stort område som karakteriseras. För att kunna identifiera ett område kan det vara bra att identifiera omgivande områden, även om de inte behöver redovisas.

Områdesanalysen kan fungera som ett underlag för att undersöka hur lätt det kan vara att orientera olika områden. En plats som många områden ansluter till kan vara viktig för orienterbarheten. En variant av analysen är att endast utgå från ett stråk och studera vilka områden som kan orienteras. En sådan analys skulle kunna vara till hjälp för att förstå vad en ny besökare till stan kan identifiera i staden.

En annan analys som återkommer är trafikanalysen. En platsrelaterad orsak till detta är att trafiksituationen på Västra Vallgatan har varit omdiskuterad under många år. Andra orsaker är att trafikfrågor enklast redovisas på en karta, vilket automatiskt ger dem plats, samt att trafiken ses som något som måste beaktas och planeras. I princip kan en trafikanalys ses som en rörelseanalys. En trafikanalys studerar dock ofta främst biltrafik, men det kunde lika gärna varit gångtrafikanter i fokus.

En form av trafikanalys är Space syntax-analysen, som finns i tre utav de granskade plandokument. Alla Space syntax-analyserna innefattar Västra Centrum, men de visar på lite olika resultat. En svårighet med Space syntax-analysen är att den visar på gatustruktur, men att det inte alltid är preciserat för vilket trafikslag. I underlagen för Vision 2015 är det definierat att analysen endast gäller bilvägar. Men varken analysen i järnvägsutredningen eller i det bearbetade Europen-förslaget har preciserat trafikslag. I princip visar de alla bilvägar, men endast vissa promenad- och cykelstråk. Det medför att analysen inte konsekvent visar hur väl integrerade gång- och cykelstråken är i stadsdelen. För att Space Syntax-analysen ska kunna användas på ett konstruktivt sätt för att analysera rörelse är det relevant att göra analysen utifrån olika trafikslag.



Fig. 69. Analys av områden kring Södra hamnen, från examensarbetet *Varberg och Byens uttrycksformer* (Björkman, 1998, s. 58).

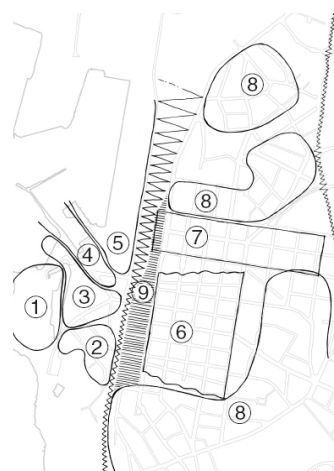


Fig. 70. Stadsstrukturanalys över Varbergs innerstad, från järnvägsutredningen. 1. Fästningen, 2. Platsarna, 3. Kurortsområdet, 4. Hamnmiljön, 5. Den industriella hamnen, 6. Rutnätsstaden, 7. Esplanaden, 8. Förstad (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 23f)



Fig. 71. Space syntax-analys från underlaget till Vision 2015, som visar på gatustrukturens integration i Varberg (Sweco, 2003d, s. 38).



Fig. 72. Space syntax-analys från underlaget till Vision 2015, som visar på gatustrukturens integration vid en relativt hög exploatering i centrala Varberg. (Sweco, 2003a, s. 17).



Fig. 73. Space syntax-analys från järnvägsutredningen. Graderingen är inte konsekvent, en gradering (13-14) har endast ett spann på två kopplingar, medan de andra har tre, vilket ger en skev bild av gatornas integration. (Scandiaconsult Sverige AB, 2002, s. 71)



Fig. 74. Space syntax-analys från European-förslaget visar ingen innehållsförteckning, vilket gör det svårare att tolka kartan (LMR Arkitekter, 2007, s. 32).

Om handelsetableringen hade fått styras av vilka gator som är mest integrerade utifrån Space syntax-analysen, då hade det varit Östra Hamnvägen, Magasinsgatan och Engelbrektsgatan som blivit de stora handelsgatorna. Ingen utav dessa gator föreslås för handel i det bearbetade European-förslaget. I detta fall i Varberg utläser jag att de stora stråken styrs mer utav av stadens målpunkter än hur väl de är integrerade i gatunätet.



Vid en utbyggnad av Västra Centrum kan en förlängning av rutnätsstrukturen ge gatorna ett ökat integrationsvärde. En sådan utveckling stöts av Space syntax-analyserna. En fördel med Space syntax-analys är att dess inventering av raka gator med siktlinjer, kan ge tips om orienterbarhet. Siktlinjen är dock påverkad av topografi och om det finns några skymmande objekt i gaturummet såsom skyltar, träd och lampor. Dessa objekt kan vara viktiga för ett områdes identitet och höja orienterbarheten, trots att siktlinjer skymms. Det faktum att identitetskapande objekt inte påverkar Space syntax-analysen innebär att analysen bör kompletteras vid analys av orienterbarhet.

Sammantaget får de analyser som presenteras i bild mer utrymme, vilket ger dem större dignitet. En del analyser presenteras i ett inventerande skede och en del presenteras endast utifrån föreslagen situation. Ibland återfinns analysen både angående befintlig och föreslagen situation fast med olika presentationsteknik, exempelvis en illustration i inventeringsdelen medan aspekten tas upp i textform vid beskrivning av föreslaget. Min studie har gett att vid användning av samma presentationsteknik för analys av befintlig situation, som för föreslagen situation ökar förståelsen för kopplingen analyserna emellan, samt ger större tyngd åt dem.

#### Analys som företeelse

Vid samtal med yrkesverksamma fann jag att det ibland kan vara svårt att diskutera analyser: Vilka analyser som är gjorda? Varför man valde den och inte den analysen osv. Från samtal med yrkesverksamma har det framkommit att analyser ofta sker omedvetet, vilket innebär att det kan bli svårare att sätta ord på exakt hur man analyserade. Under examensarbetets gång har jag försökt att vara medveten om vilka analyser jag gjort, men det har dock varit mycket svårare än vad jag trodde.

När jag påbörjade examensarbetet hade jag en tanke om att analysmetoder kan vara ett sätt att nå mer objektiv kunskap om ett geografiskt område. Min erfarenhet från denna studie är dock att analysmetod ofta väljs utefter det syfte man har, det vill säga att man har en pragmatisk inställning till analysmetoder. Rent praktiskt innebär det att stadsbyggnadsideal har ett större inflytande på resultatet än enskilda analyser.

#### Samråd

Samråd är en metod för att analysera ett förslag. Studien visar på många olika sätt att bedriva och presentera samråd. Samråd kan ske med sakkunniga inom vissa områden, med myndigheter och andra beslutande instanser, samt andra berörda organisationer och allmänhet. En fördel med samråd, förutom att förslaget blir granskat av sakkunniga inom olika ämnen, är att det också är en möjlighet att förankra idéerna bakom förslaget. De olika dokumentens hantering av samråd belyser många aspekter på metoder och på hur man kan få fram kunskap om orienterbarhet och rörelse.

Flera utav dokumenten beskriver hur samråden gått till, men inte vilka kommentarer de fått (Övergripande planmål, Översiktsplan 2000, järnvägsutredningen och Översiktsplan 2010). Genom att presentera kommentarer från



Samråd kan arbetet i nästa steg kan underlättas, genom att oenigheter och svårigheter kan förekommas.

I förstudien finns en utförlig redovisning av inkomna kommentarer vid samrådet, samt hur Banverket planerar att gå vidare med dem (Scandiaconsult Sverige AB, 2000). Inför arbetet med Vision 2015 användes flera olika former av samråd. Till de olika planeringsmålen finns en tillhörande ruta som redogör för noteringar från samråd. I den slutliga foldern för Vision 2015 presenteras dock endast en vision. Det blir mycket mer målinriktat när endast en vision presenteras, men för politiker och tjänstemän på kommunen kan det vara givande att vara medveten om inom vilka områden det fanns olika visionära idéer, för att kunna förekomma konflikter.

Jag har nu i efterhand följt debatten som funnits i media angående utvecklingen av Västra Centrum. De många artiklarna och insändarna som rör utbyggnaden av järnvägen visar på ett stort engagemang i frågan (Östra Spåret, 2010). Idag finns det möjlighet att kommentera artiklar på nätet, både på Hallands Nyheter och på Varbergs Posten, vilket har blivit ett viktigt debattforum.

Vid utarbetandet av Vision 2015 användes en form av internetbaserat samråd då det fanns ett öppet forum på nätet. Internetbaserat samråd kan inte ersätta ett faktiskt möte, men det är viktigt att beslutsfattarna är med i den debatt som sker på nätet. Även om beslutsfattare redan har yttrat sig i frågan kan vara betydelsefullt att åter igen poängtera sin ställning och bemöta kritik. När det kommer till projekt som löper över en så lång tid som utvecklingen av Västra Centrum är det särskilt viktigt.

#### *Utformning och utveckling av förslag*

I det stora hela återfinns samma argument för en utbyggnad av en tunnel med ett centralt stationsläge i alla dokumenten: genom att järnvägen försvinner som barriär och ett resecentrum behålls i ett centralt läge, kan staden på ett positivt sätt utvidgas och knyta an till havet.

Det första dokument som berör utformningen av Västra Centrum är Övergripande planmål. Trafikanalysen i dokumentet, som visar på att förflytta delar av Västra vallgatans trafik till Östra hamnvägen, samt idén att bevara rutnätsstaden är viktiga utgångspunkter för utformningen av Västra Centrum. En annan karaktärskapande idé är att skapa en siktlinje från det nya resecentrumet till Varbergs fästning. (Varbergs kommun, 1998)

I Översiktplanen 2000 poängteras i princip samma riktlinjer som redovisas i de Övergripande planmålen. I Förstudien hänvisas till den kommunala planeringen av Västra Centrum som antas leda till ett utvidgat centrum, med handel, bostäder och verksamheter. I förstudien visas ett fotomontage över Västra Centrum med rader av lamellhus, då utan siktlinje mellan resecentrum och fästning. I förstudien presenteras en tidsplan med byggstart under 2004. (Scandiaconsult Sverige AB, 2000) Utbyggnaden av järnvägen har dock skjutits upp i olika omgångar. Den främsta orsaken till fördröjningen är att utbyggnaden av en järnvägstunnel inte ansetts tillräckligt samhällsekonomiskt lönsam. I Järnvägsutredningens två utbyggnadsalternativ behålls idéerna

för Västra Centrum i stora drag. Vid beskrivning av stråket mellan det nya resecentrumet och torget framhävs att det kan byggas ut med centrumfunktioner. I förslaget till utformning lyfts siktlinjen återigen fram. Den visionära 3D-modell för området visar en större variation av bebyggelsen med fristående hus i olika storlekar och former, i jämförelse med förstudiens lamellhus.

Det vinnande European-förslaget påminner en hel del om tidigare förslag gällande gatustruktur. Dess slutna kvarter skiljer dock från tidigare förslag. Siktlinjen mellan resecentrum och Varbergs fästning är borttagen, eftersom att den inte fungerade på grund av topografin (Grunditz, 2010). Det bearbetade European-förslaget liknar det vinnande förslaget, men det finns en del skillnader. I den bearbetade versionen tillkom en byggnation av järnvägsparken vilket förändrade det ursprungliga konceptuella kulturstråket till att istället bli ett handelsstråk. Byggnaderna på den brygga som skulle tillhöra hotellet togs bort och kontorsverksamheten vid resecentrumet utökades. Husen längs med kajen är vända och innergårdarna öppnar sig istället in mot staden.

Sammanfattningsvis anser jag att den analys och slutsats som påverkat utformningen, orienterbarheten och rörelsen mest, är beslutet att värna om rutnätsstaden. Den analys som påvisar att det finns ett utökat behov av bostäder och handel i centrala Varberg kan också ha haft en stor inverkan. Hade behovet av bostäder varit mättat och det istället fanns ett enormt behov av industri i centralt läge hade förslaget troligtvis sett helt annorlunda ut. Rent praktiskt har den samhällsekonomiska analysen haft stort inflytande på tidsplanen för utvecklingen. Genom att projektet har fördröjts har förutsättningarna ändrats, vilket säkerligen kommer att medföra en annan utformning än om Västra Centrum skulle ha haft byggstart år 2004.

### Bra orienterbarhet och bra rörelse enligt plandokumentet

Studien av plandokumentet har givit en inblick i de analyser som tidigare gjorts på Västra Centrumområdet. Inget plandokument presenterar en analys för orienterbarhet och rörelse för fotgängare. I dokumentet finns dock många påstående kring orienterbarhet och rörelse, vilka redovisas i tabellen nedan.

De båda företeelserna redovisas här tillsammans, då det är svårt att skilja de båda begreppen åt när det kommer till en plats. Exempelvis kan bra kontakt mellan staden och havet innebära både orienterbarhet och rörelse.

#### ÖVERGRIPANDE PLANMÅL

(Varbergs kommun, 1998)

- Sammanbinda torget, resecentrum, de nya kvarteren och fästningen.
- Diagonal: resecentrum - fästning.
- Gaturum: station - hav.
- Viktig kontakt mellan gamla staden och havet via Magasinsgatan, Engelbrektsgatan. Synkontakt, västersljuskontakt.
- Viktigt att studera stadssilhuetten.
- Rekreation vid kajen.
- Minskning av biltrafik, mer tåg, buss cykel och till fots.
- Flytta biltrafiken till Östra Hamnvägen.
- Cykelstråken ska knytas ihop.

#### VARBERG OCH BYENS UTTRYCKSFORMER

(Björkman, 1998)

- Hamnpiren ska vara i fokus.
- Samband med rutnätsstaden återges i gatustruktur, medan bebyggelsen kan ha en friare form.
- Träden skymmer staden från havet sett.

#### FÖRSTUDIE

(Scandiaconsult Sverige AB, 2000)

- Ökat samband och rörelse mellan innerstad och fästningsområde.

#### ÖVERSIKTSPLAN 2000, -STADSOMRÅDET

(Stadsbyggnadskontoret 2001)

- "Staden vid havet" ska vara signaturen för planeringen.
- Centralt resecentrum.
- Stadskärnan ska vara den naturliga mötesplatsen för handel och service.
- Stadskärnan ska vara gång- och cykelvänlig.
- Grönstråk ska bevaras och förstärkas genom staden.

#### JÄRNVÄGSUTREDNING

(Scandiaconsult Sverige AB, 2002)

- Kontakt mellan hav och stad.
- Tydligt stråk mellan resecentrum och centrum.
- Fästningen är ett viktigt landmärke såväl till havs som på land.
- Tydlig trafikstruktur.

#### VISION 2015

(Varbergs kommun, 2005)

- Känslan att vara vid havet ska förstärkas, med siktlinjer.
- Tydliga och trevliga entréer till staden.
- Lätt att orientera sig i staden både till fots och med bil.

#### TÄVLINGSFÖRSLAGET CROSSROADS

(LMR Arkitekter, 2005)

- Rutnätet ger överblickbarhet och skapar knutpunkter för möten.
- Huvudstråken förstärks för att förtydliga passagen mellan noderna.
- Rörelsen sker genom tydliga rumsligheter och varierad offentlig programmering.
- Levande stadsliv.

#### BEARBETAT EUROPAN-FÖRSLAG

(LMR Arkitekter, 2007)

- Handelsstråk, kajstråk.
- Stark koppling till befintlig struktur skapar naturliga rörelser i området.
- Rutnät ger maximal överblickbarhet och maximal tillgänglighet.
- I varje korsning ges utblickar mot havet och befintliga staden.
- Rörelserna mellan stadens historiska torg, det nya resecentrumet och attraktionerna i hamnen ligger till grund för ett levande stadsliv i Västra Centrum.

#### ÖVERSIKTSPLAN 2010 - STADSOMRÅDET

(Varbergs kommun, 2010)

- Förtydliga riktningar och målpunkter för trafikanten.
- Värna stadskärnans väl avläsbara struktur.
- Utveckla stadskärnans kontakt med havet.
- Tydlighet och karaktär vid Varbergs entréer.
- Man ska tryggt kunna ta sig mellan grönstråk.
- Resecentrum - nod!

Att ta reda på viktiga plandokuments påståenden, gällande orienterbarhet och rörelse, kan vara ett bra stöd för fortsatt arbete med att ta fram ett gestaltungs-förslag för ett område.

## 5. Mitt förslag för Västra Centrum

I detta kapitel visas några viktiga moment för hur teori och praktik kopplas ihop. Kunskap och erfarenheter från studierna i kapitlen 3. *Stadsanalyser* och 4. *Planering av Västra Centrum* förs i detta kapitel samman till ett slutgiltigt förslag. Mitt nya gestaltungs-förslaget har som syfte att ge en bättre orienterbarhet och rörelse i Västra Centrum.

### Arbetsprocessen fram till gestaltungs-förslag

I mitt gestaltungs-arbete har jag främst analyserat befintlig plats och det bearbetade European-förslaget. Som en introduktion till mina gestaltungs-förslag presenteras först mina analyser i en sammanfattad form.

Med stöd av mina analyser och plandokumentens påståenden om orienterbarhet och rörelse har mål för min gestaltning tagits fram. En grundläggande fråga genom hela gestaltungs-arbetet har varit: Hur kan gator i och kring Västra Centrum utformas för att ge en bra orienterbarhet och rörelse?

Utifrån mina mål kring orienterbarhet och rörelse har jag tagit fram principsskisser på utvecklings-förslag. Flera av mina förslag har diskuterats med tjänstemän på Varbergs kommun och med Karl Ljungberg och Lotta Magnusson som var med och utformade European-förslaget.

Några av gestaltungs-idéerna utgår ifrån en specifik analys, men ungefär lika ofta har jag i efterhand kunnat stödja min idé med hjälp av analysmetod, eller teori. Det finns även idéer som har uppkommit under arbetets gång som inte har någon koppling till någon specifik analysmetod. När ett påstående eller idé skulle kunna kopplas till en specifik litteratur finns källhänvisning. Det bör dock poängteras att ingen av teoretikerna har någon uttalad åsikt om fallstudien Västra Centrum i Varberg. Vissa utav idéerna till mina förslag för Västra Centrum har även återfunnits i plandokument. När så varit fallet finns även då en källhänvisning, för att visa på att idén redan finns med i planeringen.

Mitt slutliga gestaltungs-förslag är analyserat med utgångspunkt från orienterbarhet och rörelse, för att stämma av att jag uppfyllt mina mål. Ett större resonemang om kopplingen mellan teori, analys och gestaltungs-förslag finns i diskussionsdelen.

### Sammanfattad analys

Den sammanfattande analysen har skett genom en sortering av styrkor och svagheter. I analysen på nästa sida belyses först förutsättningar för bra orienterbarhet och rörelse i och kring platsen som ska utvecklas till Västra Centrum. Därefter kommer en sammanfattande analys av det bearbetade European-förslagets styrkor och svagheter, angående orienterbarhet och rörelse.

#### ANALYSERA

Analysera teorier och tidigare utförda plandokument med fokus på aspekter av bra orienterbarhet och bra rörelse

#### ÖVERGRIPANDE MÅL

Förbättra orienterbarhet och rörelse mellan noder för fotgängare och cyklister

Förstärk Västra Centrums identitet

#### PLATSSPECIFIKA MÅL

Mål A: Förbättra stråket resecentrum - centrum

Mål B: Förbättra stråket resecentrum - fästningsområdet

Mål C: Förbättra Västra Centrums kontakt med grönsstruktur

#### SYNTES

Principsskisser och gestaltungs-förslaget: Lätt att hitta, lätt att sitta

Analys/utvärdering av förslag.

#### PLATSENS STYRKOR

##### NÄRHETEN TILL HAVET

- Underlättar orienterbarhet.
- Förstärker identitet.

##### NÄRHETEN TILL CENTRUM

- Målpunkt som drar mycket folk. (Bergström, 1996)

##### CENTRUMS ATTRAKTIVA KARAKTÄR

- Rutnätsstaden har en bra läsbarhet. (Hillier, 1996)

#### PLATSENS SVAGHETER

##### MYCKET BILTRAFIK PÅ VÄSTRA VALLGATAN

- Minskar rörligheten för fotgängare och cyklister. (Gehl, 2006) (Cullen, 1971)

##### BENSINSTATION MITT EMOT JÄRNVÄGSSTATION

- Attraherar onödig trafik.

- Motverkar innerstadskarakteren

##### BOSTADSOMRÅDEN I NORDÖSTHARINGEN STÖRRE KONTAKT MED STATIONEN, HAVET

- Motverkar rörelsen till området (Lynch, 1960)

##### HAVETSHORISONTSKYMSAVPIREN OCH GETTERÖN

- Minskar kontakten med det vidsträckta havet

#### STYRKOR I DET BEARBETADE EUROPA-FÖRSLAGET

##### DE LÅNGA PARALLELLA GATORNA

- De ger stöd åt orienterbarheten (Lynch, 1960).
- De ger bra integration och permeabilitet i området (Hillier, 1996).

##### BEHÅLLA SIKTLINJEN RESECENTRUM OCH VÄSTERUT MOT HAVET

- De ger stöd åt orienterbarheten för nyanlända till resecentrum (Lynch, 1960).

##### KVARTERSUPPBYGGNAD MED FLERA FASTIGHETER

- Kan skapa en intressant variation och dynamik i kvarteret (Cullen, 1971).
- Ger utrymme att anpassa utvecklingen efter behov.

##### TRÄD PLANTERADE SPRITT VID KAJEN

- Ger möjlighet för en "kanteffekt" (Gehl, 2006)

#### SVAGHETER I DET BEARBETADE EUROPA-FÖRSLAGET

##### RESECENTRUM LIGGER LÄNGRE BORT FRÅN BÅDE CENTRUM OCH FÄSTNINGSOMRÅDET

- Förlänger och försvårar rörelsen mellan viktiga målpunkter. (Lynch, 1960) (Bergström, 1996)

##### OMRÅDET HAR SVAG KONTAKT NORRUT

- Begränsad rörelse (Lynch, 1960).

##### OMRÅDET HAR SVAG TILLGÅNG TILL GRÖNYTOR

- Minskad möjlighet för vila.

##### LOKALGATORNA I VÄST-ÖSTLIG RIKTING SAKNAR RUMSLIGHET

- Minskad möjlighet till vila (Hillier, 1996) (Bergström, 1996) (Gehl, 2006)

- Risk för tufft klimat med stark västanvind.

##### FÖRSLAGET SIGNALERAR INGEN TYDLIG IDENTITET

- Minskad orienterbarhet. (Lynch, 1960)



Fig. 75. European-förslag (LMR Arkitekter, 2007, s. 11).



Fig. 76. Platsspecifika mål. (blå pilar) Mål A: Förbättra stråket resecentrum - centrum. Mål B: Förbättra stråket resecentrum - fästningsområde. Mål C: Förbättra Västra Centrums kontakt med grönområdet. Grundkarta: (LMR Arkitekter, 2007, s. 11).

### Mål med gestaltning

Mina övergripande mål för gestaltningen utgår från analysen att *Förbättra orienterbarheten och rörelserna mellan moderna, för fotgängare och cyklister*. En förbättring av orienterbarhet och rörelse innebär att det är lätt att orientera sig och att olika former av rörelse erbjuds. Även det andra övergripande målet, *Förstärk Västra Centrums identitet*, är kopplat till orienterbarhet och rörelse. En förbättring av identiteten gör rörelsen genom området mer intressant samtidigt som orienterbarheten förbättras då en stark identitet hänger samman med att det är lättare att minnas platsen.

De övergripande målen är därefter anpassade till gatumiljön i och kring Västra Centrum i platsspecifika mål. Utbyggnaden av järnvägen innebär att det nya resecentrumet kommer längre bort från både befintligt centrum och fästningsområdet. För att förekomma negativa effekter av detta faktum har jag fördjupat mitt arbete i dessa två stråk, platsspecifikt Mål A och Mål B. Min analys av det bearbetade European-förslaget är att Västra Centrums kontakt med grönområden skulle kunna förbättras, vilket leder till Mål C.



### Mål A: Förbättra stråket resecentrum - centrum

GESTALTNINGSIDE: LÅTHUVUDSTRÅKET FÖRGÅENDE OCH CYKLISTER GÅ LÄNGS MED VÄSTRA VALLGATAN OCH UTVECKLA RÖRELSEN OCH ORIENTERBARHETEN LÄNGS STRÄCKAN.



Fig. 77. Europaförslag (LMR Arkitekter, 2007, s. 11)

Genom att vända resecentrumet får Västra Vallgatan en mer stadsmässig utformning. En förlängning av Resecentrums södersida gör att byggnaden kan uppfattas tidigare söderifrån.

Cykelparkering i blått (placeras närmare än bilparkering).

Ge detta kvarter en mer stadsmässig prägel (LMR Arkitekter, 2005).

Ge byggnaden en stadsmässig karaktär, gärna spektakulärt så att det fångar intresse.

Breda trottoarer på båda sidorna av gatan, samt en cykelbana.

Förtydliga riktning in mot centrum.

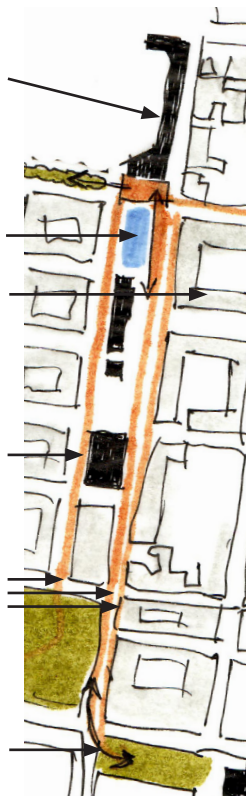


Fig. 78. Förslag på hur stråket resecentrum - centrum skulle kunna utformas.

För en nyanländ till det nya resecentrumet är Västra Vallgatan söderut, den gata som är lättast att hitta, eftersom man redan går söderut genom resecentrumet. Rörelsen fortsätter längs med axialen. (Hiller, 1996). När man står på det lilla torget utanför det nya resecentrumet är även Västra Vallgatan söderut den gata som har mest centrumkaraktär, med höga, täta hus (Bergström, 1996). Dessa två faktorer innebär att Västra Vallgatan lämplig att utveckla till ett bättre stråk mellan resecentrum och centrum. Nybyggnation kring stråket öppnar upp för möjligheten att ytterligare förstärka centrumkaraktären söderut.

För att förtydliga orienterbarheten till resecentrum skulle byggnaden kunna bli ett blickfång. Detta kan ske både genom byggnadens utformning och platsen framför. En intressant variation skapas på så vis från det öppna vid resecentrum och järnvägsstationen, för att söderut bli tät kvarterstad, för att därefter ansluta till grönskan vid Engelska parken (Cullen, 1971).

Riktningen in mot Brunnsparken, torget skulle kunna förbättras. Västra Vallgatans breda gata ger stora möjligheter att förbättra för fotgängare och cyklister. Sammantaget finns det utrymme för många olika former av rörelse och aktiviteter längs med Västra Vallgatan. (Gehl, 2006).





Bild. 4. Denna skylt sitter vid infarterna till Varberg.

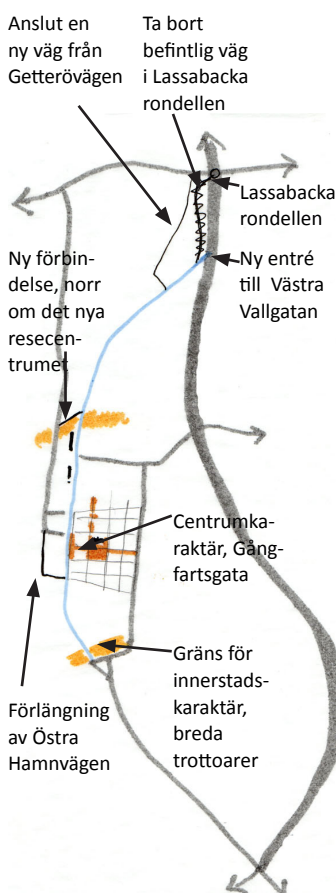


Fig. 79. Strategi för hur Västra Vallgatan (blå) skulle kunna utvecklas.

Brunt - centrumkaraktär.  
Orange - gräns för innerstadskaraktär.

#### GESTALTNINGSIDE:FÖRBÄTTRA TRAFIKSITUATIONEN LÄNGS MED VÄSTRA VALLGATAN

Västra Vallgatan har periodvis mycket biltrafik, vilket medför trafikstockning och att gång- och cykeltrafiken blir undanträngd.

I fig. 76 visas en strategi för hur biltrafiken skulle kunna minskas på Västra Vallgatan, samt hur en ökad tydlighet kring var man befinner sig utmed stråket skulle gatan kunna utvecklas. Idag sker den norra infarten till Västra Vallgatan (inledningsvis Birger Svenssons väg) vid Lassabacka-rondellen som har fem anslutande vägar. Genom att göra om Lassabacka-rondellen så att endast fyra vägar ansluter, kan orienterbarheten ökas (Lynch, 1960). Väst-kustvägen fungerar idag som en ringled med flera infarter in mot Varbergs centrala delar. Förslagsvis ansluts även Västra Vallgatan till Västkustvägen. På så sätt kan Västkustvägen vara den väg som norrifrån leder in mot centrum, vilket ger en tydlig orienterbarhet.

Idag fungerar även Östra Hamnvägen som en nordlig infart till hamnområdet och centrum. En vägförbindelse mellan Västra Vallgatan och Östra Hamnvägen norr om det nya resecentrumet, som presenteras i förstudien (Scandiaconsult Sverige AB, 2000), skulle kunna förbättra integrationen mellan de båda gatorna (Hillier, 1996). En ny väg norr om resecentrumet skulle kunna fungera som en viktig länk mellan olika parkeringar, samt minska söktrafik efter parkering i Varbergs mer centrala delar.

I och med att järnvägen söder om det nya resecentrumet läggs i en tunnel kan det före detta spårområdet användas som väg, vilket föreslås redan i plan-dokumentet *Västra Centrumområdet, övergripande planmål* (Varbergs kommun, 1998). En sådan förlängning av Västra Vallgatan stöds av Space syntax (Hillier, 1996) då det skulle leda till en längre axel samt ett ökat antal, anslutande gator, dvs Östra Hamnvägen skulle bli mer attraktiv att färdas på.

Ett annat sätt att öka orienterbarheten längs med Västra Vallgatan är att förstärka stadens karaktärer, se fig. 79. Förslagsvis skulle den mest centrala delen ha en centrumkaraktär med Gångfartsgata, där de gående är prioriterade. Förutom vid sträckan med centrumkaraktär skulle sträckan innanför gränsen för innerstaden, kunna ha en egen karaktär med breda trottoarer och cykelbanor. Biltrafiken föreslås ha en egen zon, även om den är trång.

Min vision är att Västra Vallgatan och Östra Hamnvägen delar på biltrafiken och att utformningen av de båda gatorna prioriterar gång- och cykeltrafik. Jag anser att det finns en risk att om man radikalt stryper biltrafiken på Västra Vallgatan och leder över den på Östra Hamnvägen, kommer man i princip bara flytta över problemen på Västra Vallgatan till Östra Hamnvägen. För att minska denna risk är det viktigt att redan i Lassabacka-rondellen föra över trafik till Västkustvägen, samt att aktivt gynna gång- och cykeltrafiken.

GESTALTNINGSSIDE:FÖRBÄTTRARÖRELSEOCHORIENTERBARHETENIBRUNNSPARKENVIDEN UPPRUSTNING.

Idag ingår Brunnsparken i ett stråk mellan torget och västerut ner mot havet, eller norrut till Kungsgatan. De stora träden ger skugga och här slår besökare sig ner på en bänk och vilar.

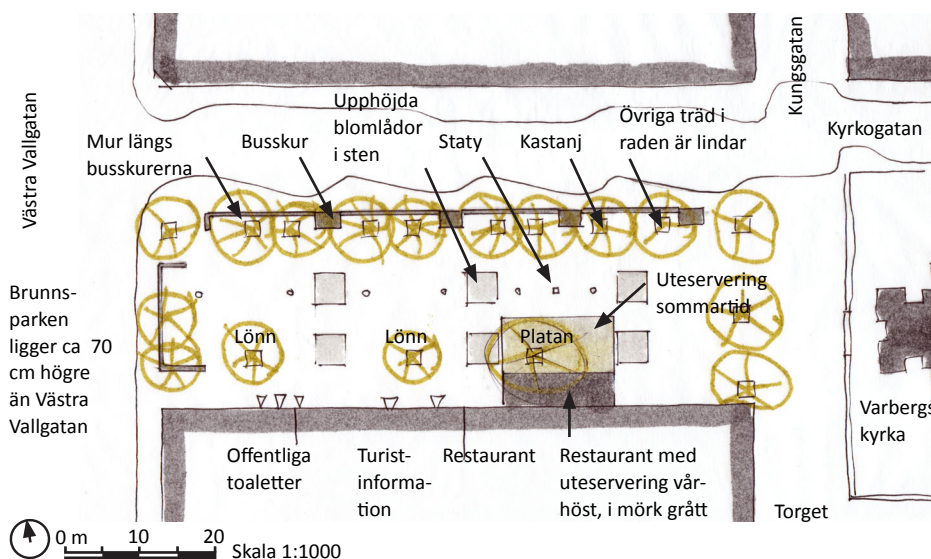


Fig. 80. Befintlig situation över Brunnsparken.

Utifrån mina analyser kring orienterbarhet och rörelse anser jag att Varbergs kyrka skulle kunna framhåvas mer för att göra det lättare för människor att hitta till torget från fästningsområdet och Västra Vallgatan. Rörelsen på platsen fungerar generellt bra, även om den försvåras när uteserveringarna tar mycket plats. Det är många som sitter i parken och det är påtagligt att människor väljer att sitta så att de kan titta på människor som går förbi. (Gehl, 2006)

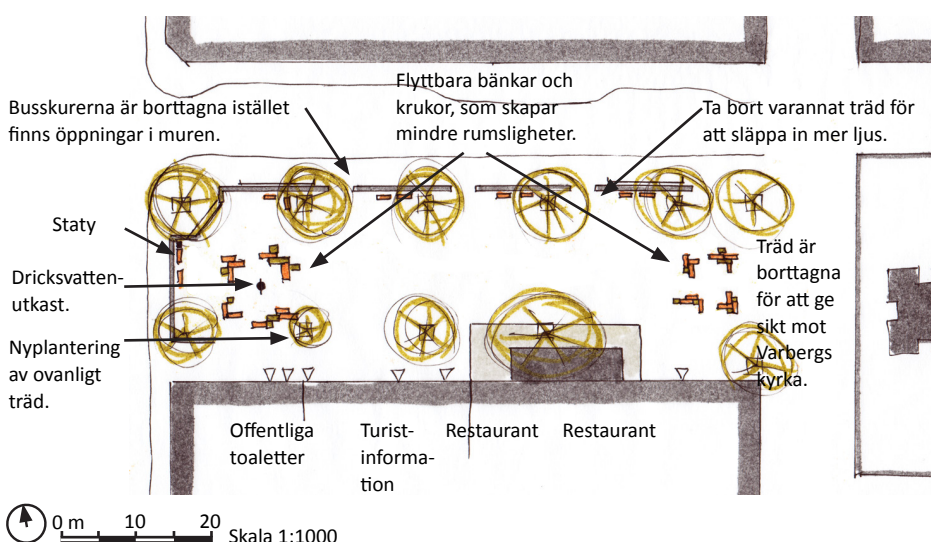


Fig. 81. Förslag på hur Brunnsparken skulle kunna utformas med tanke på orienterbarhet och rörelse.



Bild. 5. Vy över Brunnsparken, sett från ingången vid Västra Vallgatan. Vid Brunnsparken finns flera busshållplatser, Turistinformation, offentliga toaletter och två restauranter. Busshållplatserna ska upphöra och de stora solida blomkrukorna gör att parken har svårt att inrymma olika evenemang. En mindre förnyelse av Brunnsparken planeras under de närmsta åren..

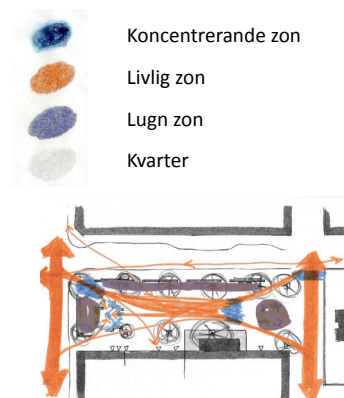


Fig. 82. Upplevelseanalys utifrån föreslagna gestaltning, jämför även med fig. 20 och fig. 21. Vid evenemang kan bänkar och krukor förflyttas och nya rörelsemönster skapas.

#### DRICKSVATTENUTKAST

Ett dricksvattenutkast i Brunnsparken skulle kunna bli en målpunkt och en god tillgång i staden sommardag, vilket både skulle kunna främja folkhälsan och minska förbrukningen av flaskvatten. Med ett dricksvattenutkast skulle Brunnsparken åter kunna ge själ åt sitt namn.

### Mål B: Förbättra rörelsen resecentrum - fästningsområdet

GESTALTNINGSIDÉ: ETT MER GENT GÅNG- OCH CYKELSTRÅK SOM ERBJUDER ANNAN RÖRELSE ÄN STRÅKET SOM GÅR LÄNGS KAJEN.

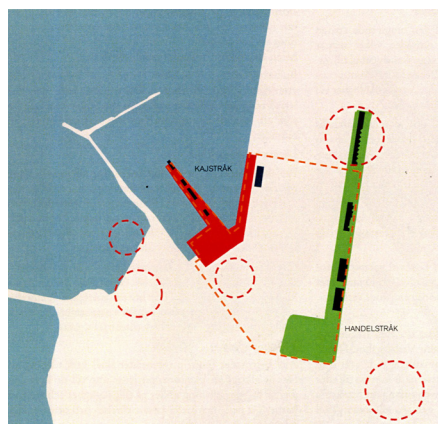


Fig. 83. Kajstråk (rött område) och handelsstråk (grönt område). De streckade ringarna symboliserar noder. (LMR Arkitekter, 2007, s. 9).

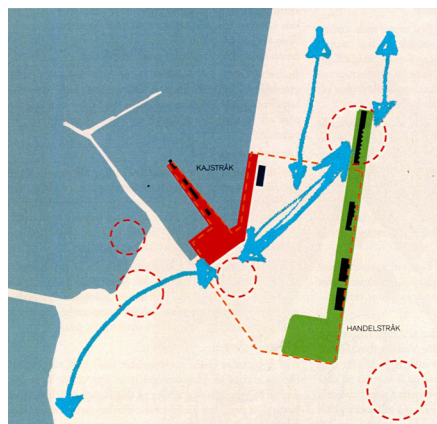


Fig. 84. Den blå tjocka pilen visar ett mer gent stråk mellan hamnområdet och det nya resecentrumet. Båda platserna ansluter till viktiga gång- och cykelstråk norr respektive söderut, smala pilar.

Ett mer gent stråk från fästningsområdet skulle uppmuntra och underlätta användandet av resecentrum (Bergström, 1996). Stråket via kajen som föreslås i European-föreslaget har en förhållandevis stor skala i gränzonen mellan havet och bebyggelsen. Det mer gena stråket skulle kunna komplettera det stora stråket med att ha en mindre skala och vara mer väderskyddat. En nackdel med att göra ytterligare ett stråk är att det skulle kunna minska rörelsen längs med kajen. Generellt sett kan det vara bra att samla rörelsen. Folk vill vara där andra är (Gehl, 2006).

Gatunätet i det bearbetade European-förslaget erbjuder flera någorlunda gena vägar mellan fästningsområdet och resecentrum. Det befintliga rutnätet är dock vridet i förhållande till den närmsta vägen, vilket förlänger rörelsen. Förslagsvis skulle mer gena vägar kunna skapas i det stora rutnätet, se figurer nedan.

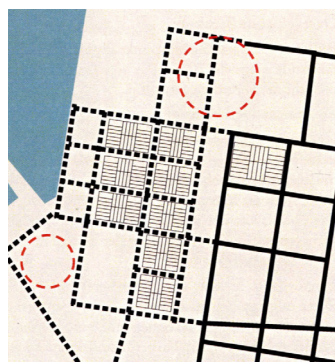


Fig. 85. Struktur (LMR Arkitekter, 2007, s. 9).

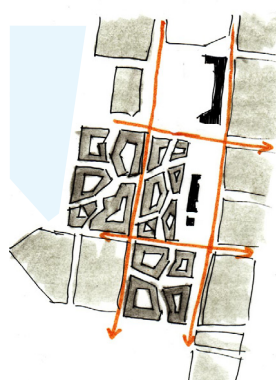


Fig. 86. Oregelbundna vindlande gator.

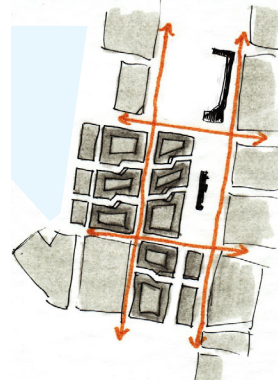


Fig. 87. Regelbundna vindlande gator.



GESTALTNINGSIDÉ: SKAPA BÄTTRE FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR AKTIVITETER I ÖST-VÄSTLIG RIKTNING.

LMR Arkitekter ger förslag på "lokalgator", lugnare gator i öst - väst, som erbjuder en variation och lugn rörelse, i jämförelse med en intensiv och mål-inriktad rörelse i nord-sydlig riktning (LMR Arkitekter, 2007). Jag tror att man genom en annan utformning kan skapa än bättre förutsättningar för lugn och vila. En större omfamnande rumslighet leder till stillsammare rörelse och andra aktiviteter (konvext rum - (Hillier, 1996)) (omfamnande - (Bergström, 1996)) (Kanteffekten - (Gehl, 2006)). Uppbrutna gaturum kan medföra ett mer varierat gatuklimat, samt att de västliga vindarna bryts. En annan effekt av att bryta gränssnittet mellan gata och fasad är att det kan ge en större variation av vyer (Cullen, 1971) (isovister- Lynch, 1960).

Det finns många sätt att skapa mer rumslighet i rutnätstaden. Här ges några förslag, se figurer på föregående sida och nedan. I princip kan förslagen användas på en plats eller konsekvent i en stadsdel/längs ett stråk. Dessa mindre ytor urskiljer sig i rutnätstaden och den kontrasten innebär att det är lättare att minnas platsen (Lynch, 1960). Om rumskapandet används mer konsekvent kan det verka identitetskapande för hela stadsdelen (Lynch, 1960).

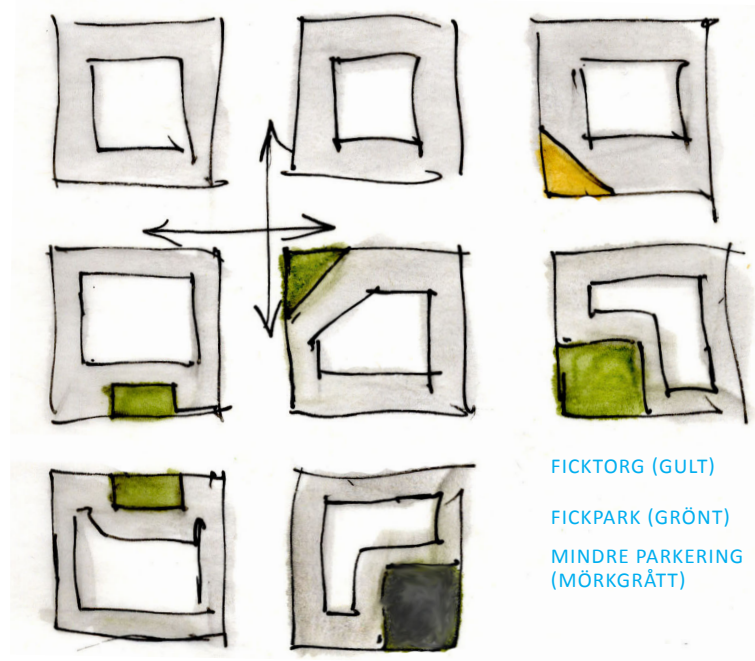


Fig. 88. I rutnätstrukturen kan mer rumslighet skapas, genom att ge utrymme för mindre parkytor, mindre torg eller mindre parkeringsytor.

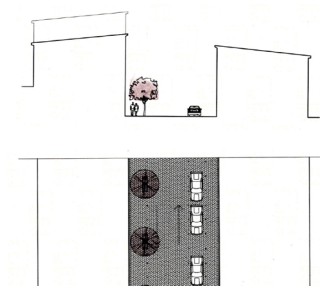


Fig. 89. Lokalgata (LMR Arkitekter, 2007, s. 31).

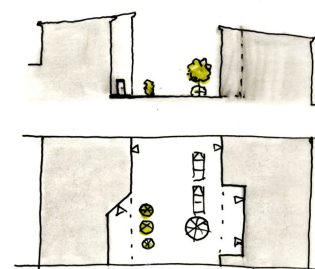


Fig. 90. Tillåt gatufasaden variera 3 m in från gatan. Gatans grundbredd är 10 m. Plantera även buskar för ökad rumslighet.

### Mål C: Förbättra Västra Centrums kontakt med grönstruktur

GESTALTNINGSIDE: FÖRBIND GÅNG- OCH CYKELSTRÅK VID GETAKÄRR TILL HAVET VIA RESECENTRUM.

#### GETAKÄRR

I grönområdet Getakärr finns det bland annat en lekplats, inlinesbana och en kyrkoruin från medeltiden. Intill Getakärr ligger flera bostadsområden: Oskarsdal, Norrdal och Brunnsberg.

Norr om det planerade resecentrumet ligger grönområdet Getakärr. En förlängning av gång- och cykelstråket i Getakärr ner mot resecentrum skulle förbättra tillgängligheten till resecentrum och havet, samt förstärka resecentrum som nod (Lynch, 1960).

Om det blir aktuellt med en fortsatt utbyggnad av bostäder norrut skulle grönområdet kunna förlängas rakt västerut mot havet. Detta utvecklingsalternativ finns med i både förstudien se fig. 48 och i järnvägsutredningen, se fig. 53.



Fig. 91. Kartan visar ett utsnitt från Översiktsplanen 2010 angående Natur och rekreation. Gröna ringar - parker och grönytor. (Varbergs kommun, 2010, s. 24) De blå pilarna illustrerar mitt förslag på hur grönstrukturen skulle kunna utvecklas.



Fig. 92. Konceptskiss på hur stråk i och till grönstruktur skulle kunna utvecklas, vid en utbyggnad av Västra Centrum.

GESTALTNINGSIDE: PARKYTOR I ANSLUTNING TILL RESECENTRUM.

Vid utbyggnaden av Västra Centrum föreslås bebyggelse i den befintliga järnvägsparken. Dess kvaliteter som grön oas, finpark och offentligt stråk skulle kunna få ta plats i anslutning till det nya resecentrumet. Förslagsvis skulle en spektakulär mindre parkyta framför resecentrumets södra entré kunna förstärka platsens identitet som landmärke (Lynch, 1960).

Väster om resecentrumet skulle grönska kunna integreras med föreslagen parkering och busshållplatser för att skapa en mer uppmjukad karaktär i den i övrigt hårda trafikmiljön. En söm, ett långsmalt område, av grönska mellan parkering och busshållplatser skulle kunna fungera som en rumsavskiljare med en mänsklig skala och bidra till att det blir mer trivsamt att stå och vänta.



## Gestaltningförslag: Lätt att hitta, lätt att sitta

VÄSTRA CENTRUM

*Varberg - en stad att stanna till i. Här kan du lätt gå och strosa på stan, slå dig ner på en kajkant eller kanske ta en kopp kaffe på en klippa i solnedgången.*

Den nya stadsdelen Västra Centrum kan förstärka stadens kontakt med havet. Västra Vallgatan är en pulserande livsådra i staden som knyter samman stadens funktioner och blir nu även fogen mellan befintlig och ny bebyggelse. De långa rutnätsgatorna Magasinsgatan och Engelbreksgatan går i förslaget ända ner till vattnet och från Getakärr utvecklas ett gång- och cykelstråk ner till resecentrum, kajen och hela strandpromenaden.

Den möjlighet som en mindre fastighetsindelning av kvarteren ger, föreslår jag tas tillvara genom att öppna upp för en stor innehållsmässig variation, gärna studentbostäder, delikattessbutiker, flyktingförläggning, hotell med mera. Västra Centrum blir en smältdegel av möten. Möten som underlättas av en bra orienterbarhet, som gör att det är lätt att hitta i och till stadsdelen. Stadsdelens struktur ger också förutsättningar för olika rörelse, snabb som långsam. All rörelse i och kring Västra Centrum, till resecentrum, till centrum, till kajen, till däcket, till järnvägsstationen och för all del hem, skulle kunna bli en stor tillgång till Varbergs stadsliv.

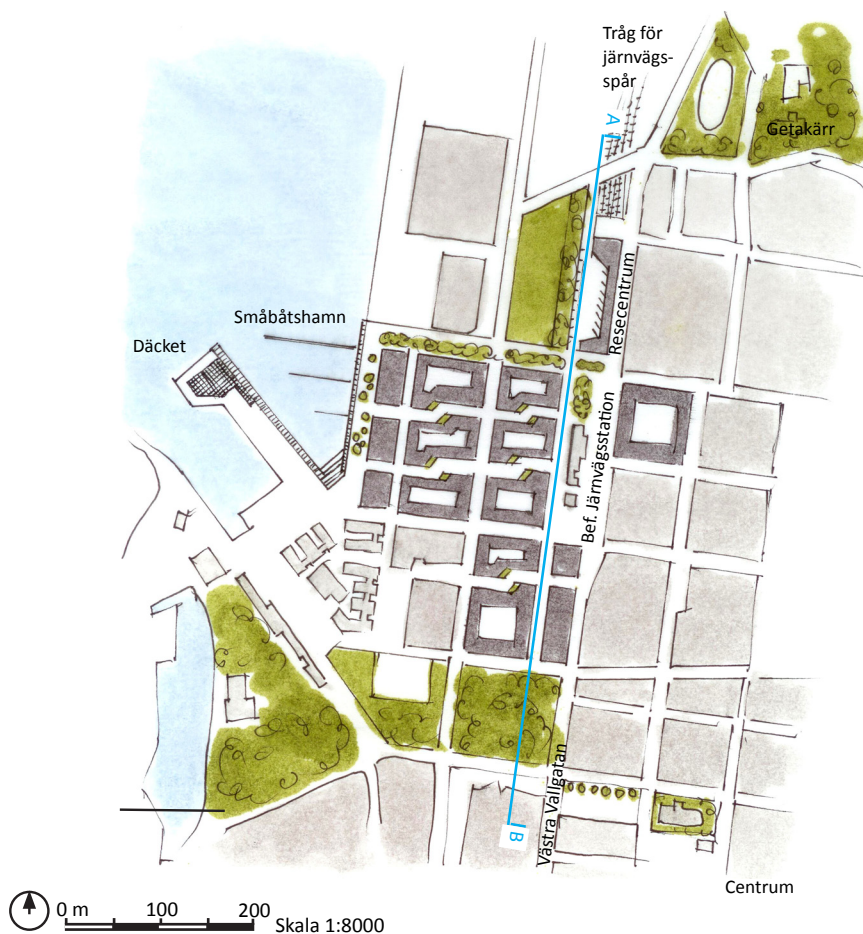


Fig. 93. Plan över föreslagen gestaltning. Mörkgrått - nya hus, ljusgrått - befintliga kvarter, grönt - grönsstruktur

Fig. 94. Vy A-B Skala 1:4000  
Hus i blått är det närmsta kvarteret, medan bortre kvarter skymtas i ljusgrått.



### Resecentrum

Med utgångspunkt från orienterbarhet och rörelse föreslås vissa justeringar av det bearbetade European-förslag av utformning kring resecentrum. För att öka den stadsmässiga karaktären längs med Västra Vallgatan skulle resecentrums fasad kunna vändas mot gatan (Bergström, 1996) och busshållsplatser och parkering samlas väster om resecentrum. Förslagsvis markeras den södra huvudentrén till resecentrum med en högre byggnad, samt att platsen definieras med en liten finpark.

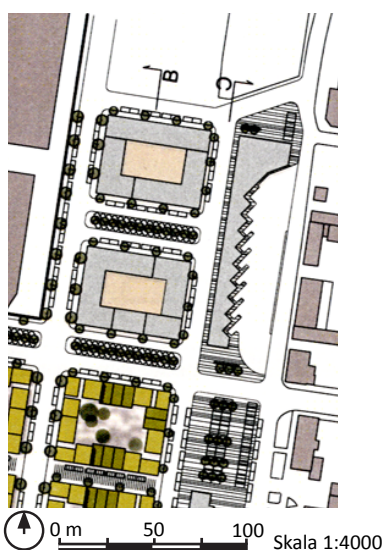


Fig. 95. Utsnitt ur karta (LMR Arkitekter, 2007, s. 11).

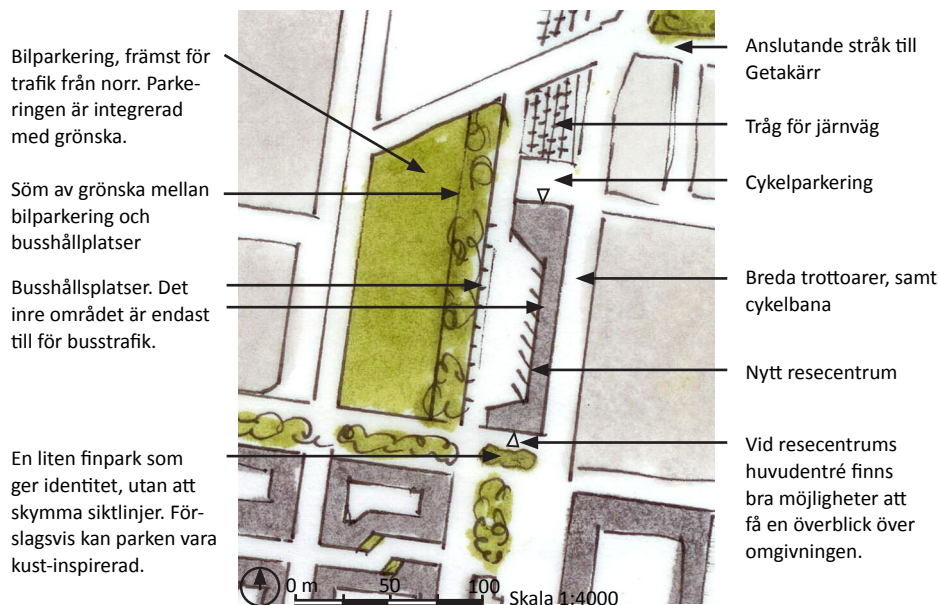


Fig. 97. Detalj över idéer kring det nya resecentrumet.

### Däcket vid kajen

Det som särskiljer Västra Centrum gentemot övriga delar i Varberg är dess direkta närhet till hamnen, vilket skulle kunna fungera som signum och identitet för hela området. En viktig funktion i stadsdelens identitet kan vara att det finns platser som människor lätt kan prata om (Lynch, 1960). Mitt förslag är att bygga ett stort tak, "Däcket" på Grenå-färjans gamla tilläggsplats.

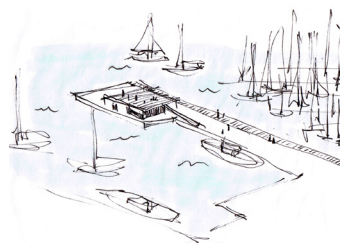


Fig. 96. En stort tak som fungerade som offentlig terrass skulle kunna ge den bästa utsikten i hamnen samtidigt som terrassen ger väderskydd till verksamheter undertill. En lång ramp leder upp till "Däcket".

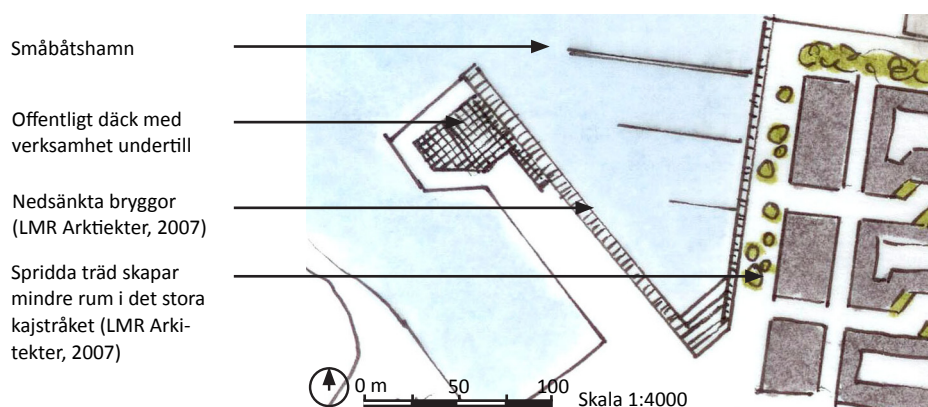
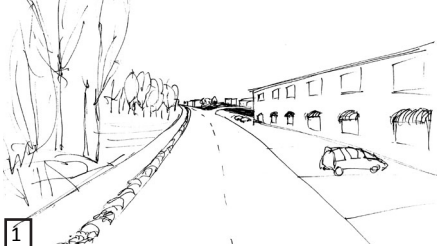


Fig. 98. Kajen som idag används som Grenåfärjans tilläggsplats skulle kunna bli den nya möteplatsen mitt i småbåtshamnens myller.

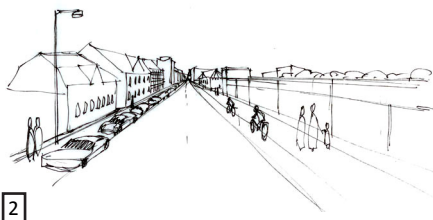


## Analyser av orienterbarhet och rörelse

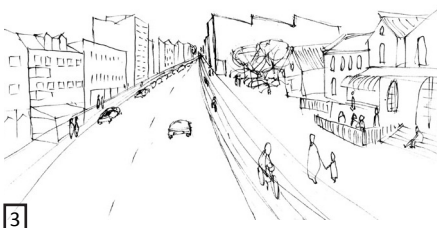
## BILDSERIELÄNGSVÄSTRAVALLGATAN



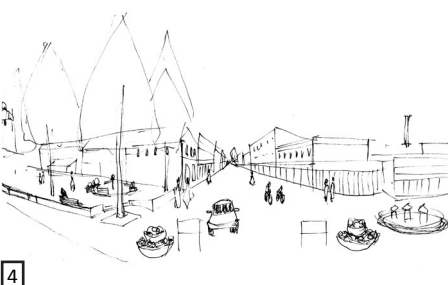
1  
Fig. 99. När man är uppe på kullen, precis innan inlinesbanan, kan det nya resecentrumet och överfarten till Östra Hamnvägen skymtas.



2  
Fig. 100. Längs med resecentrumet ser man hur staden blir högre och tätare längre bort.



3  
Fig. 101. Vid järnvägsstationen finns cykelvägar och breda trottoarer. Rese-centrumet och de nya verksamheterna i stationshuset drar folk.



4  
Fig. 102. Vid Galleria Trädgården är det gångfartsgata och förnyelsen av Brunns-parken gör att Varbergs kyrka syns mer.



Fig. 105. Karta över bildserie längs Västra Vallgatan, från norr till söder. För jämförelse med befintlig situation se fig. 32.

## ORIENTERBARHET



Fig. 103. Orienterbarheten i och kring Västra Centrum påverkas till stor del av de öppna gaturummen. Havet är en viktig referensskälla och "Däcket" skulle kunna bli ett nytt landmärke. Den västra sidan av Västra Vallgatan har en rad av identitetskapande byggnader/platser.

## RÖRELSE



Fig. 104. Rörelsen i och kring Västra Centrum är beroende av gator och rumsligheter. Förbindelsen till Getakärr öppnar upp för ett nytt gång- och cykelstråk. Parken vid resecentrum liksom de mindre rumsligheterna i kvarteren ger möjlighet för platser där människor kan stanna lite längre på. För jämförelse med befintlig situation och Europaförslag se fig. 20, 21.

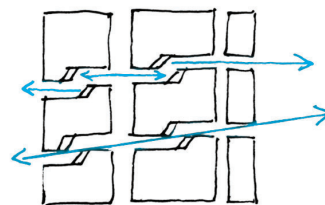


Fig. 106. Den brutna kvartersstrukturen har kvar en genomgående smal siktlinje. När man går genom kvarteret förändras siktlinjen. Mitt på gatan finns mindre rumsligheter som har sikt åt var sitt håll. Denna kvartersstruktur ger både en översiktlig orienterbarhet samtidigt som den öppnar upp för möjligheten för mindre karaktärskapande platser längs med gatan. Dessa mindre platsbildningar kan skapa förutsättningar för andra aktiviteter. Exakta mått för gatan behöver undersökas vidare.

### Reflektion kring gestaltungsarbete och kunskap

När jag påbörjade examensarbetet och såg det bearbetade European-förslaget var en av mina frågor: Hur skulle ett gestaltungsförslag se ut som utgår från bra orienterbarhet och rörelse? European-förslaget föreslår tät rutnätsstad. De stadsanalyser som jag har studerat har den täta kvarterstaden med ett myllrande folkliv som ideal. Det faktum att teorierna förespråkar samma ideal som European-förslaget har medfört att min teoristudie av bra orienterbarhet och rörelse i det stora hela har stöttat utformningen i det bearbetade European-förslaget.

Eftersom även jag har den täta staden som stadsbildsideal för centrala stadsdelar, har det bitvis varit svårt att komma på ny utformning, för att gynna bra orienterbarhet och rörelse. I jämförelse med det bearbetade European-förslaget innebär mina förslag endast mindre justeringar. Dessa mindre justeringar av utformningen innebär dock en förbättring av orienterbarhet och rörelse i och kring Västra Centrum.

### Gestaltungs måls relevans

De övergripande målen för gestaltungsningen: *Förbättra orienterbarhet och rörelse mellan noder för fotgängare och cyklister, samt Förstärka Västra Centrums identitet*, är ett resultat av mitt analysarbete. Jag har även haft stöd av att påståenden och önskemål, som liknar mina Övergripande mål, har återkommit i flera av plandokumenterna.

Den teori som motsäger idén om stråk mellan noder är Space syntax som har ett mer abstrakt förhållande till staden, där staden främst består av rumsligheter (space) samt byggnader/artefakter. Detta resonemang har jag full förståelse för, som ett första grundläge. Men jag har även en föreställning om planering och landskapsarkitektur som ett mer aktivt verktyg att påverka människors upplevelse. När det finns en bra grundstruktur i staden kan det vara fruktbart att jobba vidare med vissa specifika stråk, för att förstärka orienterbarhet till vissa platser och gynna viss rörelse.

### Analys av orienterbarhet och rörelse i olika skala

Vid studiet av plandokumenterna upptäckte jag fördelarna med att använda samma presentationsteknik för analys av befintlig situation, som för föreslagna situation. Det ökar förståelsen för kopplingen analyserna emellan samt ger större tyngd åt dem. Vissa analyser har jag dock utvecklat ytterligare och anpassat för orienterbarhet och rörelse. För analys av mitt slutliga parallella förslag har jag valt att använda mig av de metoder som jag tycker varit mest givande för analys av orienterbarhet och rörelse.

Orienterbarhet som är starkt kopplat till en förståelse av vad det är vi ser, kan därför med fördel presenteras visuellt. Genom att använda mig av en bildserie (fig. 99-102) längs med Västra Vallgatan, som förmodligen kommer att vara det stråk varifrån flest människor kommer att uppleva Västra Centrum, har jag kunnat analysera en upplevelse av Västra centrum som kommer att vara vanligt förekommande. En inventering av vilka karaktärsskapande landmärken som finns i området har varit viktig för att förstå vad människor

kommer att prata om, när de försöker hitta eller förklara vägen, se fig. 103. Denna analys är inspirerad av Lynch. En analys av viktiga siktlinjer som påverkar upplevelsen är också ett bra sätt att redovisa orienterbarheten.

En vanlig metod för att visa på möjlig rörelse är vägkartor. Många är vana att utläsa rörelse i plan, en redovisning av motorvägar och cykelbanor etc, ger även en anvisning av vad för slag av rörelse. I denna uppsats har jag inte gått in på trafiksituationen i detalj för olika brukargrupper, utan stället sett till rörelse på en mer generell nivå för fotgängare och cyklister. Bergströms analys av lugna, aktiva och koncentrerande platser kan ge viktig information kring variation och upplevelse av rörelse, oavsett brukargrupp, se fig. 104.

För att analysera mitt förslag har jag låtit mig inspireras av analysmetoder. Dessa analysmetoder berör enligt kapitlet *Analysmetoder för orienterbarhet och rörelse* följande aspekter:

ANALYSMETOD: BILDSERIE (Cullen, 1971) - Förståelse för stadens uppbyggnad.

ANALYSMETOD: VISUELL INVENTERANDE PLAN (Lynch, 1960) - Människans orienteringsförmåga. (Endast en analys på landmärken har använts.)

ANALYSMETOD: UPPLEVELSEANALYS (Bergström, 1996) - Visuellt väghittande, koppling: funktion-form, rörelse.

Sammanfattningsvis innebär det att analyserna har täckt in en stor del av kunskapsområdet för orienterbarhet och rörelse. Det område som analyserna inte har berört är: Väghittande utifrån system.

### *Analysmetod och presentationsteknik*

Angående min presentationsteknik av analyser och principskisser har jag förutom text använt mig av handritade skisser. Att rita skisser för hand kräver mer eftertanke från min sida, samtidigt som jag blir mer medveten om de ändringar jag gjort, än om jag flyttar linjer i datorprogram. Eftersom handskissande gör att mina linjer blir mer genomtänkta tror jag att skissande har ökat min förståelse för orienterbarhet och rörelse. En annan fördel med att göra handritade skisser är att vid de samtal som jag har haft med tjänstemän på Varbergs kommun har det varit enklare att förklara genom att skissa eller kunna räkna över pennan och låta den andre skissa. Jag tror dock att detta är en generationsfråga och att det i princip går lika bra att ta med sig sin laptop och skissa/ändra på förslaget i datorn.

En 3D-modell eller en 3D-simulering av en stadsdel kan vara givande för att förstå orienterbarhet och rörelse. Likaså kan olika karttjänster på internet erbjuda så kallad gatuvy, vilket innebär att man via datorn kan förflytta sig genom en fotograferad stad.

Jag tror att anledningen till att 3D-simuleringar är ett bra presentations-sätt för orienterbarhet och rörelse är att de efterliknar verkligheten till stor del, vilket gör att de är lätta att ta till sig. Möjligheten att lätt kunna justera i datorn, kräver dock fortfarande kunskap om vad det är för aspekter angående orienterbarhet och rörelse som går att förändra. Det är en förståelse för bland annat kontrasters påverkan på orienterbarhet och rumslighetens påverkan på



rörelse, som gör att vi på ett konstruktivt sätt kan testa och utvärdera olika förslag på utformning.

Fördelen med analysmetoder och presentationsteknik som påminner mycket om verkligheten tror jag handlar om att det är lättare att föreställa sig situationen, att kanske själv låtsas att man är där, eller någon annan. Denna empatiska förmåga tror jag går att öva upp. Efter att jag har gjort ett flertal upplevelseanalyser utifrån Bergström har jag lättare att se ett förslag och föreställa mig lugna, livliga och koncentrerande zoner. Likaså har många Lynch-analyser fått mig att mer aktivt registrera landmärken, fundera på gränser i staden.

### Ökad kunskap

När jag bestämt mig för uppsatsens syfte och frågeställningar var jag nyfiken på vad det var för någon kunskap som jag skulle kunna få genom att undersöka orienterbarhet och rörelse. För att göra mig medveten om ny kunskap gjorde jag därför en analys av orienterbarhet och rörelse för det bearbetade European-förslaget, samt ett förslag på hur området skulle kunna utformas, se fig. 107 och fig. 108 nedan. Dessa skisser gjorde jag därmed innan jag hade påbörjat examensarbetets undersökning.

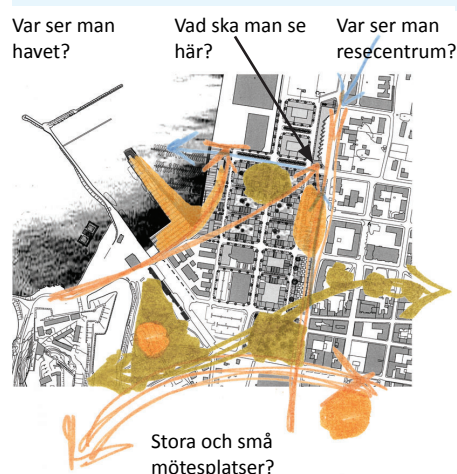


Fig. 107. Analys från examensarbetets inledande skede, 2010-01-29. Grönt står för grönska och orange står för mötesplatser och viktiga stråk (bearbetad bakgrund: (LMR Arkitekter, 2007 s. 11)).

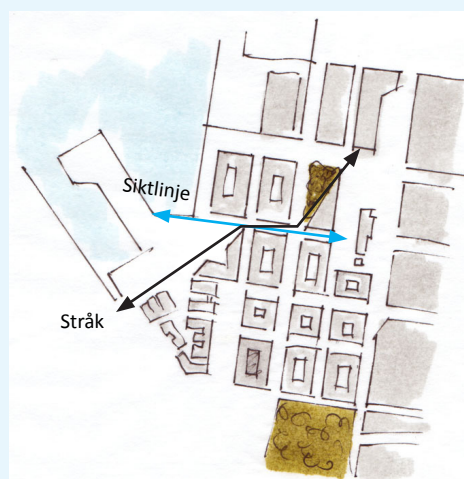


Fig. 108. Förslag på utveckling av Västra Centrum från examensarbetets inledande skede, 2010-01-29. (Obs, skisserna är ritade i olika skala.)

När jag nu åter tar fram skisserna inser jag att jag har lärt mig en del. Min inledande analyskiss, innehåller en analys av stråk, grönstruktur, mötesplatser och siktlinjer, samt frågor som jag anser behöver utredas ytterligare. En skillnad är att jag idag vet mer om hur det befintliga området fungerar, vilket innebär att mina slutliga analyser har blivit mer träffsäkra. Exempelvis är förslaget att utveckla ett stråk norrut till Getakärr ett resultat av en fördjupad analys av rörelsebehov i och kring Västra Centrum. Idén att Västra Centrum skulle kunna gynnas av en bättre tillgång på grönområden har däremot följt mig genom hela arbetet.

När det kommer till analys av orienterbarhet kan jag idag identifiera fler aspekter, förutom siktlinjer, som påverkar orienterbarheten. Några aspekter som jag har fått mer kunskap om är: landmärken, områdets karaktär, koncentrationsområden samt skillnaden av upplevelsen här och där.

Vikten av att analysera platser där uppmärksamheten skärps, så kallade koncentrationsområden är starkt kopplat till att analysera rörelse. Generellt förstår jag bättre sambanden mellan olika former av rörelser, eller stråk/mötesplatser som jag kallade det i min inledande analys.

Jag ser även att jag har utvecklat kunskaper om rumslighetens påverkan för att ge förutsättningar för olika former av rörelse och aktiviteter. Rent praktiskt innebär det att jag har jobbat med både stora och små ytor, både var för sig och integrerat. När jag jämför mitt inledande förslag med mitt slutliga ser jag att rutnätsstadens tydlighet och lättbegripliga struktur har fått vara kvar. I det inledande förslaget har jag förenklat rutnätsstadens struktur ytterligare med lika stora kvarter, för att i mitt slutliga förslag istället tänkt på rutnätsformen, dock med en i stort sett bibehållen orienterbarhet men med en större rumslig variation.

Den förståelse som jag hämtat från de olika teorierna har varit mycket givande för att analysera orienterbarhet och rörelse. Men i stora drag tror jag att mitt ideal om vad som är en bra stad har varit det som har lett fram till många idéer, även om teorierna har gett mig en hel del handfasta tips på hur jag ska kunna genomföra mina idéer.



## 6. Diskussion

Här i diskussionen sammanfattar jag mina slutsatser av undersökningen, samt diskuterar syfte och metod.

### Slutsatser

Utifrån arbetets syfte har orienterbarhet och rörelse varit ett genomgående tema i uppsatsen. Mycket kunskap om orienterbarhet och rörelse har beskrivits i uppsatsen, både i form av sakkunskap och i form av tillämpning. Här nedan presenteras slutsatser från de tre kapitlen: 3. *Stadsanalyser*, 4. *Planeringen av Västra Centrum* och 5. *Mitt förslag för Västra Centrum*.

#### Stadsanalyser

Den inledande teoristudien lyfte fram mycket kunskap om orienterbarhet och rörelse. En sammanställning av alla aspekter som berör orienterbarhet och rörelse gav att de båda företeelserna stöder sig på två respektive tre kunskapsområden, se figurer nedan.



Fig. 109 Kunskapsområde för orienterbarhet utifrån litteraturstudien.

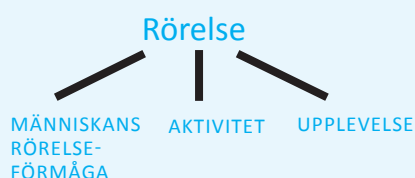


Fig. 110 Kunskapsområde för rörelse utifrån litteraturstudien.

En viktig grundkunskap är människans förmåga för orienterbarhet och för rörelse. I praktiken uppkommer orienterbarhet och rörelse i samspelet mellan människa och omgivning. För att kunna analysera orienterbarhet och rörelse är det därför givande att analysera omgivningen. I litteraturstudien finns ingen analysmetod som täcker in alla de inventerade aspekterna på orienterbarhet och rörelse. Val av analysmetod/er bör anpassas till syftet med projektet.

#### Planeringen av Västra Centrum

Studiet av plandokument som berör utformningen av Västra Centrum resulterade i flera intressanta aspekter angående analys av orienterbarhet och rörelse. En slutsats är att det var få analyser som presenterades som grund för förslag. Det var endast examensuppsatsen *Varberg och byens uttrycksformer* (Björkman, 1998) som hade en tydlig redovisning av tillämpad analysmetod.

I plandokumentet var det tre analyser som återkom: karta med analys av olika områden i Varberg, trafikanalyser och samråd. I en del fall presenterades analysen endast i ett inventerande skede, i andra fall som en analys av förslaget. Analysen fick mest tyngd när den användes konsekvent genom hela plandokumentet, både över befintlig situation och över föreslagen situation.



**ANALYSERA**

Teorier och tidigare utförda plandokument med fokus på aspekter av bra orienterbarhet och bra rörelse. Plocka fram riktlinjer.

**ÖVERGRIPANDE MÅL**

Utifrån analys och riktlinjer tas övergripande mål fram.

**PLATSSPECIFIKA MÅL**

Applicera övergripande mål på området för projektet. Sälla fram nyckelfunktioner att utveckla på plats.

**SYNTES**

Gestaltningssarbete som inledningsvis gärna får innehålla flera idéer. Det slutgiltiga förslaget bör analyseras/utvärderas för att se om målen uppnåtts.

Det presenterades ingen analys över orienterbarhet och rörelse för fotgängare och cyklister i Västra Centrum. Däremot fanns det påståenden och riktlinjer för hur Västra Centrum skulle kunna utvecklas. Flera utav dessa riktlinjerna berörde hur orienterbarhet och rörelse skulle kunna utvecklas.

**Mitt förslag för Västra Centrum**

Studierna av teorier och plandokument har kopplats ihop till ett slutgiltigt gestaltungsforstag för Västra Centrum. I kapitlet presenteras en metod för att ta steget från riktlinjer om bra orienterbarhet och bra rörelse till ett förslag på utformning. Metoden innebär att utifrån riktlinjerna för området kan övergripande mål för projektet tas fram. Dessa mål platsanpassas sedan i så kallade platsspecifika mål.

Därefter kan ett gestaltungsarbete ske för att uppnå målen. Kunskap om orienterbarhet och rörelse kan fungera som stöd. De många gestaltungsforsslagen ska sedan sättas in i sitt sammanhang och bli ett förslag. Det finns en risk att olika gestaltungsforstag motverkar varandra. Min slutsats är att det slutliga förslaget bör analyseras och utvärderas med utgångspunkt för orienterbarhet och rörelse. Analys är ett steg för att åter igen koppla ihop teori och praktik.

**Kunskapens användbarhet**

Hur användbar är denna kunskap om orienterbarhet och rörelse? I reflektionen till det parallella gestaltungsforslaget argumenterar jag för att med fördjupad kunskap om vad orienterbarhet och rörelse är, har jag blivit bättre på att empatiskt sätta mig in i hur en stadsmiljö kan påverka en människa. Under arbetets gång har jag då och då ifrågasatt meningen med att fokusera på just orienterbarhet och rörelse. För att sätta sig in i hur människor påverkas av omgivningen skulle jag exempelvis kunna ha studerat upplevelse rent generellt. Fördelarna med rörelse, som är styrd av orienterbarhet, är att i företeelsen även finns ett val, av sättet att röra sig, samt rörelsens riktning. Kunskap om alla dessa val som personer gör anser jag är givande för att förstå hur en miljö kan användas.

Mitt gestaltungsforstag som har utgått från orienterbarhet och rörelse visar på att kunskap och analyser om orienterbarhet och rörelse kan användas till att förbättra gång- och cykelstråk, samt att förstärka ett områdes identitet.

**Reflektion om min metod****Litteraturstudie**

Mitt val av litteratur för att få kunskap om orienterbarhet och rörelse tror jag har haft stor påverkan på resultatet. Under utbildningen hade jag stött på Lynch och jag ansåg att hans bok *The Image of the City* var en lämplig kunskapskälla för orienterbarhet och rörelse, därför började jag läsa honom samtidigt som jag sökte efter fler intressanta teorier. Jag var uppskattade då upplägget i Lynch bok, med både en teoridel, en systematisk analysdel, samt utförliga exempel. I efterhand kan jag se att jag hade Lynch som norm för vad som var relevant litteratur med tanke på analys av orienterbarhet och rörelse.

Trots ett relevant urval av litteratur har granskningsguiderna varit en stor hjälp för att hålla fokus på orienterbarhet och rörelse.

### Texttolkning

Att ha två begrepp i fokus under arbetet har påverkat min tolkning av texten och skapat en risk för övertolkning. En övertolkning kan ha medfört att jag försökt få in allt som jag tycker är intressant under de två rubrikerna Orienterbarhet och Rörelse. Exempelvis tycker jag att de offentliga och privata zonerna som både Gehl och Bergström diskuterar är mycket intressanta faktorer när det kommer till utformningens mål och så småningom faktisk upplevelse och aktivitet på en plats. Detta har lett till att jag nu tycker att offentlig-privat zoneringsen är en viktig del i orienterbarheten, i förståelsen av platsen.

En anmärkningsvärd företeelse är att vid litteraturstudien fick jag lika ofta inspiration till frågor som till svar.

### Studie av plandokument

Studiet av plandokumenten blev en mycket mer omfattande än vad jag väntat mig. För att finna de dokument som berörde utvecklingen behövde jag läsa många fler dokument. I efterhand kan jag se att det kan ha räckt att studera det bearbetade European-förslaget, eftersom det i plandokumenten inte fanns några analyser av orienterbarhet och rörelse för gång- och cykeltrafik. Anledningen till att studien av plandokumenten är kvar i sin helhet är att kapitlet lyfter fram många aspekter om vad det praktiskt innebär att analysera och presentera analyser. En annan orsak är de ger en informativ bakgrund till utveckling av Västra Centrum.

### Gestaltningssarbete

En diskussion kring det praktiska gestaltningssarbetet finns i reflektionen till kapitlet *Mitt förslag för Västra Centrum*. Det finns även anledning att reflektera kring valet av områden att analysera och gestalta. Mitt huvudsakliga mål har varit att tillämpa olika analysmetoder. En viktig del för att utvärdera analysmetoderna har varit diskutera dem med engagerade personer. Därför har jag låtit valet av platser för analys och gestaltning delvis styras av vad som tjänstemän på Varbergs kommun har tyckt varit intressant. Jag har dock inte avtalsmässigt förbundet mig att göra något, utan kunnat arbeta i princip helt efter eget önskemål. Med tanke på examensarbetets undersökande upplägg har jag funnit det som en givande samarbetsform.

### Brukarna

Under hela arbetets gång har jag gång på gång brottats med faktumet, vilka är brukarna, för vem gäller denna analys? Finns det några skillnader i orienterbarhet och rörelse mellan besökare och de som känner platsen väl? Både Lynch och Bergström berör ämnet, men med hänsyn till examensarbetets tidsramar har jag inte undersökt detta närmare. Hillier poängterar att hans analyser bygger på normativ rörelse, men att exempelvis barn och drogpåverkade inte följer normerna.

I denna uppsats har jag begränsat mig till att analysera orienterbarhet och rörelse på en generell nivå för fotgängare och cyklister, men jag undrar om det inte kan finnas mycket intressant kunskap om man fördjupar sig i en brukargrupp.

I Sverige finns många lagar och regler som styr hur utemiljön ska få utformas, ofta med tanke på olika brukargrupper. Under landskapsarkitektutbildningen har vi fått tillgång till dessa normer, allt från lutningar, till kontrastverkan i markbeläggning och så vidare. Ibland har jag tyckt att informationen är för normativ och att den inte alltid är så analytisk. Detta tycker jag är ett spännande område för ytterligare kunskap om orienterbarhet och rörelse. Det finns många fler frågor inom orienterbarhet och rörelse som skulle kunna utredas vidare.

### Nya frågor, fortsatt forskning

- Hur påverkar landskapet orienterbarhet och rörelse? Landskapskonventionens införande i Sverige har lyft frågan om landskapets betydelse vid gestaltning, vilket hade varit mycket spännande att utforska vidare.
- Finns det skillnader i hur man orienterar sig i tätort och i landsbygd?
- Hur fungerar de olika analysmetoderna på olika stadsplaneringsideal?
- Hur har man sett på orienterbarhet och rörelse genom historien?
- Finns det några skillnader i orienterbarhet och rörelse mellan besökare och de som känner platsen väl?
- Finns det några kulturella skillnader kring hur man orienterar sig?
- Finns det någon skillnad mellan hur män och kvinnor orienterar sig?
- Finns det några åldersmässiga skillnader kring hur man orienterar sig?
- Kan vissa analysmetoder vara mer lämpliga än andra för att analysera olika brukargrupperns orienterbarhet respektive rörelse?
- I enlighet med tesen "man kan bevisa vad som helst med statistik", - kan man bevisa vad om helst med analys? Hur avhängigt är resultatet de ingående variablerna?
- Vilken inverkan har samråden haft på utvecklingen av Västra Centrum?
- Vad tycker brukarna är bra orienterbarhet och rörelse i Västra Centrum?
- Att undersöka orienterbarheten och rörelse när Västra Centrum är byggt vore ett intressant nästa steg av denna uppsats.

### Slutord och rekommendationer

Kunskapsområdet för orienterbarhet och rörelse är stort. För den som vill ha mer sakkunskap om människans förmåga för orienterbarhet och rörelse rekommenderas Gehls bok *Life Between Buildings - Using Public Space* (2006). De två företeelserna orienterbarhet och rörelse är tätt sammankopplade och

de är båda starkt beroende av omgivningen. För att kunna konkretisera vad som är bra orienterbarhet och bra rörelse på en plats kan det vara givande att använda sig av analysmetoder.

För analys av orienterbarhet i den stora skalan skulle jag rekommendera analysmetoder från Hillier och Lynch. Space syntax-analyserna kan visa på rumsliga strukturer och relationer i staden, medan Lynch-analysen sätter namn på viktiga karaktärsskapande företeelser som bygger upp staden, stråk, nod, område, kant och landmärke. Lynch går även att använda i den mindre skalan på platser, där annars Bergströms upplevelseanalyser och Cullens bildserie kan användas som stöd. Analys för orienterbarhet kan fördelaktigt kombineras med rörelseanalys då de ofta samspelar. Exempelvis är Bergströms upplevelseanalys även mycket intressant för analys av rörelse.

I Gehls teorier finns mycket kunskap och inspiration om människans rörelse och aktiviteter. På samma vis rekommenderar jag Cullen som en inspirationskälla för stadens estetik.

En sak att komma ihåg är att användningen av analyserna påverkas av det stadsbyggnadsideal man har. Bergström, Cullen, Gehl, Hillier och Lynch har alla den täta staden med ett myllrande folkliv som stadsbyggnadsideal.





## 7. Källförteckning

### Litteratur

Ahlström, I. (2004). *På cykel för miljö och hälsa*. Stockholm: Lenanders Grafiska AB.

Ahnlund, H. (2007). *Fotgängartrafik för en attraktiv stad*. Luleå: Luleå tekniska universitet.

Andersen, H. (1990). *Vetenskapsteori och metodlära - En introduktion*. Lund: Studentlitteratur.

Anding, J. (2008). *Sakta ner: åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på gator i bostadsområden i Varberg, idékatalog och tillämpning*. Uppsala: Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land.

Arkebäck, M. & Sjöblom, F. (2005). *Integrera offentlig konst och planering! - Analys- och samarbetsmetod samt fallstudie Eskilstuna och Uddevalla*. Karlskrona: Blekinge Tekniska Högskola.

Balgård, S. (1994). *Den goda stadsgatan: Om gestaltningen av gator*. Stockholm: Carlssons.

Bentley, I. (red.) (1985). *Responsive Environment: A manual for designers*. London, England: The Architectural Press.

Bergström, I. (1996). *Rummet och människans rörelser*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.

Berntsson, V. (red.) (2002). *Stadsplanera - istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Karlskrona: Boverket.

Björkman, K. (1998). *Varberg och Byens uttrycksformer*. Karlskrona: Högskolan Karlskrona Ronneby, institutionen för Fysisk planering.

Cullen, G. (1971). *The Concise Townscape*. Oxford: Architectural Press.

Eneroth, B. (1984). *Hur mäter man "vackert"? - Grundbok i kvalitativ metod*. Stockholm: Natur och Kultur.

Faskunger, J. (2008). *Samhällsplanering för ett aktivt liv - fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa*. Kalmar: Statens folkhälsoinstitut, Lenanders grafiska AB.

Fridh, A.-k. (2008). *Läsbar stad - orienterbarhet i Falköping*. Examensarbete, Fysisk planering: Blekinge tekniska högskola.

Gatuförvaltningen. (2010). *Cykelplan 2010 - 2015, remissutgåva*. Varberg: Gatuförvaltningen Varbergs kommun

Gatubolaget. (2008). *Trafiknätsanalys Varbergs Stad*. Varberg: Varbergs kommun

Gehl, J. (2006). *Life Between Buildings - Using Public Space*. Skive: The Danish Architectural Press.

- Gillham, B. (2008). *Forskningsintervjun - Tekniker och genomförande*. Malmö: Studentlitteratur.
- Gibson, J. (1986). *An Ecological Approach to Visual Perception*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbau.
- Grahm, M. (2002). *Cykelvägar i Nässjö*. Karlskrona: Blekinge tekniska högskola, institutionen för fysisk planering.
- Gustavsson, B. (2004). *Kunskapande metoder inom samhällsvetenskapen*. Lund: Studentlitteratur.
- Hillier, B. (1996). *Space is the Machine, a Configurational Theory of Architecture*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Häger, B. (2007). *Intervjuteknik*. Stockholm: Liber.
- International Conference Spatial Cognition. (2008). *Spatial cognition. VI, learning, reasoning and talking about space*. Berlin: Springer.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House Inc.
- Kuller, M. & Johansson, M. (red.) (2005). *Svensk miljöpsykologi*. Pozkal: Studentlitteratur.
- Kärrdahl, G. (1987). *Grönplan del 1, Varbergs tätort*. Varberg: Gatukontoret Varbergs kommun.
- Kärrdahl, G. (1990). *Trädplan över Varbergs centrala delar*. Varberg: Tekniska förvaltningen i Varbergs kommun.
- LMR Arkitekter. (2005). *Crossroads*. Varberg: European 8 Varberg.
- LMR Arkitekter. (2007). *European 8 Varberg, bearbetning av det vinnande förslaget - februari 2007*. Stockholm: LMR ARKITEKTER.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: the MIT Press.
- Nyberg, K., & Svensson, I. (2002). *Visualiseringsmiljö i 3D för att skapa säkrare trafiksituationer för barn*. Luleå: Luleå tekniska universitet.
- Scandiaconsult Sverige AB. (2000). *Förstudie, Västkustbanan - Utbyggnad av dubbelspår delen Varberg-Hamra*. Göteborg: Banverket Västra Banregionen.
- Scandiaconsult Sverige AB. (2002). *Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Västkustbanan, delen Varberg-Hamra*. Göteborg: Banverket Västra Banregionen.
- Sundström, S. (2001). *Analysmetoder och deras tillämpbarhet: analys och diskussion inför en förnyelse av kvarteren Brandstationen och Mikaelplan, Uppsala*. Uppsala: Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsplanering.
- Stadsbyggnadskontoret. (1999). *Stadsmiljöprogram för Varbergs innerstad, ett arkitektoniskt handlingsprogram*. Varberg: Varbergs kommun.

Stadsbyggnadskontoret. (2001). *Översiktsplan 2000 för Varbergs kommun, Fördjupning för stadsområdet*. Varberg: Varbergs kommun

Ståhle A. (red.). (2003). *Sociotophandboken. Planering av det offentliga rummet med stockholmarna och sociotopkarta*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret SBK: 2003:2

Sweco. (2003a). *Varberg - Utvecklingsplan för innerstaden, Framtidsbilder*. Varberg: Varbergs kommun.

Sweco. (2003b). *Varberg - Utvecklingsplan för innerstaden, Metod- och begreppsförklaringar*. Varberg: Varbergs kommun.

Sweco. (2003c). *Varberg - Utvecklingsplan för innerstaden, Planeringsmål*. Varberg: Varbergs kommun.

Sweco. (2003d). *Varberg - Utvecklingsplan för innerstaden, Tillståndsbeskrivning*. Varberg: Varbergs kommun.

Thuresson, I. (2008). *Att möta staden - en resupplevelse i rumsliga sekvenser*. Karlskrona: Blekinge tekniska högskola, institutionen för fysisk planering.

Varbergs kommun. (2008). *Trafiknätsanalys Varbergs Stad*. Varberg: Varbergs kommun.

Varbergs kommun. (2005). *Vision 2015 - utvecklingsprogram för Varbergs innerstad*. Varberg: Varbergs kommun.

Varbergs kommun. (1998). *Västra Centrumområdet, övergripande planmål*. Varberg: Varbergs kommun.

Varbergs Kommun. (2010). *Översiktsplan för Varbergs kommun, Fördjupning för stadsområdet*. Varberg: Double vision.

Åström, K. (1993). *Stadsplanering i Sverige*. Stockholm: Byggförlaget.

## Muntliga källor

Grabowska, Carolina, planarkitekt på stadsbyggnadskontoret på Varbergs kommun. Samtal 20 augusti 2010.

Grunditz, Claes, (avgående) 1:e planchef på stadsbyggnadskontoret på Varbergs kommun. Samtal 28 januari, 25 februari, 29 mars 2010.

Hedelin, Sten, 1:e planchef på stadsbyggnadskontoret på Varbergs kommun. Samtal 28 januari, 25 februari, 29 mars, 22 april, 26 maj 2010, 20 augusti 2010.

Hellerström, Kristina, stadsplanerare på stadsbyggnadskontoret på Varbergs kommun. Samtal 8 juli.

Johansson, Göran, stadsbyggnadschef på stadsbyggnadskontoret på Varberg kommun. Mejlkontakt 20, 21 april 2010, samtal 20 augusti 2010.

Lindqvist, Andreas, landskapsarkitekt på gatuförvaltningen på Varbergs kommun, Samtal 26 april, 18 maj, 8 juli 2010.



Ljungberg, Karl, arkitekt, en utav tre arkitekter i LMR Arkitekter, Stockholm. Samtal 8 maj 2010

Magnuson, Lotta, landskapsarkitekt, en utav tre arkitekter i LMR Arkitekter, Stockholm. Samtal 8 maj 2010

Stähle, Sara. Turistvärd på Varbergs turistinformation. Mejlkontakt 22 juni 2010

Österberg, Rune, Gatuchef på gatuförvaltningen, Varbergs kommun. Samtal 18 juni 2010

### Elektroniska källor

Europaportalen. (2010). *Europaportalen Sverige*. Tillgänglig: <http://www.europaportalen.se> [16 juli 2010]

Marknad Varberg AB. (2010). *Varberg - Officiell besöksguide*. Tillgänglig: <http://www.marknadvarberg.se/?id=8> [12 maj 2010]

Nationalencyklopedin. (2010). Analys, Kort. Tillgänglig: <http://www.ne.se/analys/1063555> [28 april 2010]

Nationalencyklopedin. (2010). Metod, Kort. Tillgänglig: <http://www.ne.se/metod> [28 april 2010]

Nationalencyklopedin. (2010). Rörelse, Kort. Tillgänglig: <http://www.ne.se/rorelse/1047931> [28 april 2010]

Nationalencyklopedin. (2010). Orientera, Kort. Tillgänglig: <http://www.ne.se/orientera> [28 april 2010]

Trafikverket. (2010). *Nationell plan för transportsystemet 2010–2021*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sa-blir-vag-och-jarnvag-till/Nationell-plan-for-transportsystemet-20102021/> [21 juni 2010]

Östra Spåret. (2010). *Föreningen Östra Spåret, Varberg*. Tillgänglig: <http://www.ostrasparet.se/body1.htm> [28 juni 2010]

# Bilagor

## 1. Granskningsguide för litteraturstudie

GRANSKNINGSGUIDE TILL LITTERATURSTUDIE AV OLIKA STADSANALYSER SOM BERÖR ORIENTERBARHET OCH RÖRELSE

Källa: upphovsperson, årtal, titel, utgivningsort, utgivare:

---

Vad vill analysen påvisa? Vilket är dess syfte? (högre tillgänglighet, utveckling av karaktär...)

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Hur går metoden till väga? (Intervju, kartering, kategorisering, professionella platsbesök...)

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Centrala begrepp

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Vilka brukare är i centrum? (Mänskligheten, grupp, individ, gående, cyklister, bilister, tågresenärer..)

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Hur beskrivs orienterbarhet?(andra ord?)

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Vilka konsekvenser av orienterbarhet beskrivs? Fysiska, sociala, identitet, mentala

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Hur beskrivs rörelse? (vilka andra aktiviteter är kopplade till rörelsen: prata, vila, motion etc?)

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Vilka konsekvenser av rörelse beskrivs? Fysiska, ekologiska, sociala, mentala

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Övrigt

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

## 2. Granskningsguide för plandokument

GRANSKNINGSGUIDE TILL PLANDOKUMENT AV UTFÖRDA STADSANALYSER FÖR VÄSTRA CENTRUM, SOM BERÖRT ORIENTERBARHET OCH RÖRELSE

Källa: upphovsperson, årtal, titel, utgivningsort, utgivare:

---

Vad är dokumentets syfte?

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Hur går metoden till väga? (Intervju, kartering, kategorisering, professionella platsbesök...)

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Centrala begrepp

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Hur beskrivs orienterbarhet?(andra ord?)

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Vad anses vara bra orienterbarhet?

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Vad anses vara dålig orienterbarhet?

- Kommentar med sidhänvisning

Hur beskrivs rörelse? (vilka andra aktiviteter är kopplade till rörelsen: prata, vila, motion etc?)

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Vad anses vara bra rörelse?

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Vad anses vara dålig rörelse?

- Kommentar med sidhänvisning

Vilka analyser har använts?

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Vilka styrkor har analysen i detta sammanhang?

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*

Vilka svagheter?

- Kommentar med sidhänvisning

Övrigt

- Kommentar med sidhänvisning

*Sammanfattat*





